

La Gaceta Malvinense

AÑO XXI
N°87
AGOSTO
2023

Gloria y Honor a nuestros 649 héroes



25 de mayo de 1982
El hundimiento
del destructor
HMS Coventry

La Gesta está vigente...

Año XXI N°87
Agosto 2023

Propiedad y Órgano de Prensa
y Difusión de la **Asociación
Veteranos de Guerra de
Malvinas (AVEGUEMA)**
Asociación Civil
sin fines de lucro.
Personería Jurídica N°
805/2002
La Gaceta Malvinense -
Título y marca N° 1954.110
(INPI)
Prop. Intel. N° 39451278

Director
CNIM VGM (R) Oscar H. Oulton

Diagramación
Guillermo Pablo Messina

Correo de Lectores
Cecilia Seffino y Samantha
Anahí Cardinale

Editor
Asociación de Veteranos de
Guerra de Malvinas
Uruguay 654, Piso 4° Of. 403
(1015) - CABA
Tel. & Fax: (011) 4373-5440
Correo Electrónico
aveguema82@yahoo.com.ar

aveguema.com.ar

Las opiniones vertidas en
artículos firmados son de
exclusiva responsabilidad de
sus autores.

Imagen de tapa: INFOBAE

Contenido

Editorial 3

EJÉRCITO ARGENTINO

A Los Panhard en Malvinas 5
Santiago Rivas para "Pucará Defensa"

**El Helicóptero PUMA del Ejército Argentino
caído en una misión humanitaria** 13
INFOBAE 9/5/2023 y recopilaciones propias de AVEGUEMA

Los cañones SOFMA de Malvinas 21
Alejandro J. Amendolara

Malvinas: Los cañones de Junín en las Islas 27
Sitio Web "Junínhistoria.com" Abril 2021

ARMADA

**Vivencias del Comandante del Batallón de
Infantería de Marina N°2 en la Operación Rosario**.. 39
CN IM VGM (R) Alfredo Raúl Weinstabl

FUERZA AÉREA

El hundimiento del destructor *Coventry* 59
José J. García L. para "elespañoldigital.com", 25/5/2022

**El piloto de Malvinas que, con un avión de 1960,
hundió a un poderoso destructor inglés** 75
Nicolás Kasanzew / Infobae

GENDARMERÍA NACIONAL

A 41 años de la Gesta de Malvinas 81
Sitio Oficial "argentina.gob.ar" - 2/4/2023

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

**Prefectura conmemoró un nuevo aniversario de
su participación en la Guerra de Malvinas** 85
Sitio Oficial "argentina.gov.ar"

La heroica historia del guardacostas *Río Iguazú* 88
Leonardo González para Infobae

ADEMÁS

Actuación de civiles en la Guerra de Malvinas 93
Infobae – Diciembre 2022

**Civiles en Malvinas: misiones secretas, espionaje
a la flota inglesa y su rol desconocido en la guerra**.... 94
Adrián Pignatelli

**Centro de Civiles Veteranos de Guerra
"Operativo Malvinas"** 100
Del sitio de internet "civilesgopmalvinas@com.ar"

Editorial

Un año difícil. Se sabe que los años de elecciones suelen ser particularmente complicados, más allá de los avatares propios de nuestra Argentina cotidiana.

Pero, decididamente este 2023 ha frenado muchos aspectos relacionados con la causa Malvinas que se venían tratando con cierta continuidad.

Pese a algunas conversaciones tempranas que parecían auspiciosas a principio del año, los contactos oficiales se diluyeron, postergándose para mejores oportunidades. Por otra parte, lo mismo ocurrió con los asuntos tratados con los representantes del Reino Unido, pendientes de solución a más de cuatro décadas de la guerra.

El viejo consejo de “desensillar hasta que aclare” parece ser el más apropiado para la ocasión, en todos los despachos.

Esto no significa que se dejen de lado los objetivos de búsqueda de caídos, de identificaciones, de homenajes, que están proyectados. Solamente se postergan.

Nuestros camaradas, civiles y militares en la turba y en el mar, esperan. Para ellos el tiempo y la gloria son eternos. Nosotros haremos todos los esfuerzos prácticos, por ellos y por nuestra Causa.

Lo que no ha cesado es la difusión de la Causa Malvinas, a través de cuanto actividad y plataforma ha sido posible. En este sentido, se destaca el entusiasmo y el interés de muchos veteranos, de periodistas, de establecimientos escolares, y de la comunidad, en general, para refrescar la legitimidad de los reclamos de soberanía, valorizar todas las acciones conducentes a ese objetivo, y rendir homenajes a los combatientes y, en particular, a nuestros caídos en combate.

Nuestra lucha es doble. Para enfrentar los desafíos de un frente exterior, con el Reino Unido cambiando estrategias, variando su posición de actor global y con su propia problemática interna. Y afrontando, por otra parte, las acciones de personeros locales que buscan destruir desde adentro todos los valores de la Gesta, a las Instituciones y a los hombres, por su interés ideológico, monetario o de mera venganza personal. Buena prensa tienen a disposición. ¡Y buenos recursos para moverse con fluidez!

Pero no es de extrañar. Jesús tenía doce discípulos, y uno lo vendió...

Muchas cosas han cambiado en estos 41 años desde 1982, pero nuestro espíritu sigue firme, pese a todas las adversidades.

Y, si algo no ha cambiado, desde la Argentina de Rosas, de las guerras civiles, de la organización nacional, con gobiernos electos o de facto, de cualquier signo político, a lo largo de estos 190 años, es el reclamo permanente de la soberanía sobre los espacios australes, con centro en nuestras Islas Malvinas, pero que ciertamente ha evolucionado, conforme avanzaron las pretensiones británicas sobre las Islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur. Y sobre la Antártida.

El reclamo no es una disputa abstracta de derechos sobre una propiedad desocupada, a la que acuden dos actores en igualdad de condiciones. No. Es un reclamo por la restitución de los derechos soberanos sobre un espacio que fue de pleno ejercicio de la soberanía por parte de la

Argentina hasta la invasión y usurpación británica de 1833. ¡Que quede claro! Por ello persistiremos en nuestra lucha hasta que el objetivo sea logrado! 

Sergio Fernández

General de Brigada VGM (R)

Presidente de AVEGUEMA

A Los Panhard en Malvinas



Vehículo AML 90-Panhard en las Islas Malvinas

Santiago Rivas¹ para “Pucará Defensa”
(www.pucara.org) 1/6/2022

Seenta unidades blindadas de exploración Panhard AML H 90 B1, fueron adquiridas por el Ejército Argentino (EA) en 1977, llegando al país las primeras unidades a principios del año siguiente.

Fabricadas por la empresa francesa Panhard poseían como característica principal su fácil maniobrabilidad, su relativo poco peso (5,5 toneladas) y su gran autonomía (600 km), pudiendo alcanzar los 100 km/h, con una dotación de tres hombres.

Armados con un cañón de 90 mm y 2 ametralladoras AA-52 de 7,62 mm, modelo de arma que en el EA solo es utilizada en los H-90.

¹ Autores: - - “La Perla Austral” relato del Teniente Coronel VGM Gustavo Tamaño (Con el grado de Subteniente se desempeñó como Jefe de un Sección de Exploración del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181. Fue condecorado por el Ejército con la Medalla al Herido en Combate.



El vehículo del subteniente Gustavo Tamaño en las calles de Puerto Argentino el 13 de junio de 1982. Archivo G. Tamaño.

La compra fue realizada de manera apresurada ante la inminencia de un conflicto armado con Chile, en diciembre de 1978, por el diferendo limítrofe en la zona del Canal Beagle, en el extremo sur argentino, y, finalmente, la oportuna intervención del Papa a través de su enviado evitó la guerra. De este modo los H-90 se salvaron del bautismo de fuego, que inevitablemente les llegaría cuatro años más tarde, con la guerra por las Islas Malvinas, donde les tocó pelear contra uno de los ejércitos más poderosos del mundo y con una experiencia de, como mínimo, un conflicto armado en cada década durante el siglo XX.

Los Panhard en combate

Después de la reconquista de las Islas Malvinas, por parte de las Fuerzas Armadas Argentinas, muchas fueron las unidades que, pese a no recibir ningún aviso, comenzaron a prepararse para lo que sería la primera guerra contra un país extracontinental en más de cien años.

El 2 de abril de 1982, en todas las secciones del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181 (Dest Exp C BL 181), ubicado en Esquel, provincia de Chubut, se escuchaban con algarabía las palabras del teniente coronel Jorge Raúl Spinetta, jefe de la guarnición, quien comunicaba la exitosa recuperación por parte de las tropas del Ejército y la Armada del territorio

usurpado por los ingleses en 1833. Asimismo, alistó a la unidad para efectuar la seguridad estratégica operacional de Puerto Argentino.

Las secciones Panhard pertenecientes a los escuadrones de exploración A y B, del Dest Exp C BL 181, conforme a las órdenes recibidas, fueron segregadas de estas subunidades para conformar el elemento reserva del Destacamento.

La misión era constituirse en una subunidad disminuida, con dos secciones de nueve Vehículos de Combate de Exploración (VC Exp.) en total y un grupo para abastecimiento de racionamiento, combustible y de municiones.

Durante los dos días subsiguientes los blindados fueron trasladados a los campos de instrucción con el fin de realizar ejercicios con el arma principal, el cañón de 90 mm y las ametralladoras, a fin de comprobar el funcionamiento de los mecanismos y sistemas de los Vehículos de Combate (VC).

Transportados en aviones C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina a dos vehículos por vuelo, el arribo de los primeros a las islas se produjo durante los días 9 y 10 de abril. Al cabo de estos dos días, las secciones que acababan de llegar quedaron conformadas por ocho vehículos, ya que el noveno quedó fuera de servicio en cercanías de Comodoro Rivadavia, además del Grupo de Mantenimiento, sin el vehículo orgánico.

Dice el Teniente Coronel VGM Gustavo Tamaño a cargo de una de las Secciones Panhard:

“En la tarde del 9 de abril, al fin se dispuso de bodega para el transporte del primer grupo de vehículos. Cada vuelo de los aviones C-130 «Hércules» estaba habilitado para transportar dos vehículos en orden de combate. Esa tarde, a bordo de mi vehículo comando, y seguido por otros de mis AML, rodamos tranquilamente hacia el aeródromo de Comodoro. Allí, luego de una breve espera, enfilamos los dos vehículos hacia la rampa de carga de uno de los rechonchos «Hércules».

Los cargamos con la proa hacia la nariz del avión, sin ningún problema. Cada vehículo fue sujetado por cadenas afirmadas al piso del avión. Las pequeñas dimensiones del AML, hacían que cupieran fácilmente, e incluso restaba lugar para un tercer AML. La razón de no cargar un vehículo más estaba dada por la longitud de la pista de Puerto Argentino, que limitaba el peso para no someter la aeronave y carga a un esfuerzo excesivo en la desaceleración.

El despegue y el aterrizaje fueron tan normales como el de cualquier aeronave, los vehículos bien sujetos no mostraron ningún movimiento alarmante. El vuelo transcurrió sereno. Cabe destacar que era nuestra primera experiencia en un aerotransporte. El desembarco fue una maniobra sencilla y rápida. Durante el carreteo de la aeronave hacia la plataforma de descarga, el Comandan-

te autorizó la puesta de marcha de los vehículos y su desamarre, por lo que al bajar la rampa solo tardamos unos pocos minutos en dejarla libre.

La facilidad y sencillez con que se ejecutó esta operación de aerotransporte, sin una instrucción previa, fue una demostración de la flexibilidad que poseen este tipo de vehículos, lo que sin duda es una clara prueba de sus virtudes en el campo de la movilidad estratégica.”

El total de personal del Dest Expl C BL 181 en Puerto Argentino fue de 28 hombres. Las dos secciones, a cuatro VC AML 90 cada una, quedaron a órdenes del Comando de la Brigada de Infantería Motorizada IX. Posteriormente llegaron por vía marítima dos Panhard adicionales pertenecientes al Escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 9 con seis tripulantes y se acoplaron a las filas de una sección al mando del entonces subteniente Gustavo Adolfo Tamaño. También llegaron 216 efectivos pertenecientes al Esc Exp. C BL 10 con solamente dos unidades de VC orgánicos conformando de este modo el “Escuadrón Panhard” y el resto de los hombres en disposición para combatir como infantería, totalizando de este modo doce H-90 y 250 hombres de caballería en las islas.

En su diario, Tamaño sostiene que “el desplazamiento de las ruedas causaba un efecto similar al de moverse sobre un colchón vegetal. El movimiento era posible, pero si el suelo se desgarraba, el vehículo quedaba atascado”. En consecuencia, señaló la situación al Estado Mayor y recomendó que se gestionaran vehículos con orugas; en particular, el tanque liviano SK-105 o el M-113. Los SK-105 estaban provistos de sistemas de visión nocturna”. Tamaño se opuso a un eventual traslado de los TAM (Tanque Argentino Mediano). Estos, fabricados en el país, eran pesados, no contaban con visores y su consumo de combustible era superior a las posibilidades de aprovisionamiento. Entonces, el alto jefe solicitó el envío de los SK 105, los que nunca llegaron, por los efectos del bloqueo naval británico.

El recurso humano del “Tres de Fierro” era proveniente de diferentes lugares del país. Los soldados, de la Patagonia y otras provincias. Uno nacido en Punta Alta y cinco en Bahía Blanca.

La sección “Aguila”, estaba compuesta por el subteniente Gustavo Tamaño, los sargentos Miguel Alvarez y Ramón Castillo; los cabos Raúl Alegre, Rodolfo Castillo, Miguel Vilte, César Montero y Jacinto Mambrin. Los tanquistas soldados eran Armando Fernández, Juan Acosta, Julio Veneciano, Diego Iglesias (BB-Ingeniero White), Gerardo Mancisidor (BB-Ingeniero White) y José Delgado.

La sección “Cobra” era conducida por el subteniente Fernando Chércoles, a quien acompañaban los sargentos Edgar Grosso, Emilio Rufino y Martín Salazar; los cabos Cosme Barrios y Paulino Fernández. Los conscriptos eran Jorge

Suárez, Walter Guaymas, Héctor Yáñez (BB), José González (BB), Sergio Gudiño (Punta Alta), Juan Vera y Raúl Matamala (BB).

Estos soldados superaron muchos momentos difíciles, gracias a su espíritu de cuerpo y sobresaliente estado moral. En las unidades blindadas, cada hombre es una pieza aceiteada. Uno con todos y todos con uno. Los jefes y los suboficiales de Panhard realizaban cualquier esfuerzo para alcanzar sus objetivos. La entereza y lealtad fue mayor cuanto más amplia fue la comprensión entre subordinados y jefes. Los reglamentos, la disciplina y el orden no se constituyeron en un obstáculo. Jamás reinó la anarquía.

Tamaño, condecorado con la medalla al Herido en Combate, informó que “el 12 de junio, la denominada zona de reserva quedó expuesta a la observación y tiro de la artillería británica, lo que llevó a decidir el repliegue de los Panhard a un lugar menos expuesto. La nueva posición fue en el hipódromo de Puerto Argentino”. A los pocos minutos, se desató una nutrida cortina de fuego. El cañoneo inglés fue sorpresivo y preciso. Una serie de disparos dio contra un depósito de gas licuado, que estalló produciendo una gigantesca llamarada. Los fragmentos hirieron a la tripulación que, agazapada, esperaba lograr la seguridad dentro del blindado”.

El subteniente Tamaño recibió la peor parte. “Mi brazo derecho –escribió– se fracturó y desgarró de tal modo que quedó inutilizado”. Su brazo izquierdo albergaba esquirlas. Su pierna izquierda sangraba. Estaba traspasada de lado a lado.

Los otros dos tripulantes sufrieron heridas leves. En medio del fuego de artillería, el entonces cabo Miguel Vilte auxilió al jefe herido, trasladándolo a pulso hasta un lugar seguro. Tamaño fue atendido en el hospital de campaña, pero estaba preocupado por su gente, que había quedado sin su jefe. La tarea en combate del subteniente Chércoles fue excelente desde todo punto de vista. Un sobresaliente oficial.



El vehículo del Subteniente Gustavo Tamaño en las calles de Puerto Argentino. Foto Eduardo Rotondo.



El vehículo del Subteniente Gustavo Tamaño en las calles de Puerto Los Panhard en una zona de reunión

En la guerra

La orden de operaciones Nro. 01/82 (Defensa) del 07 de abril de 1982 elaborada en Moody Brook, en su faceta de ejecución, detalla las acciones de maniobras descritas en el párrafo 3 -Informe Oficial "Conflicto de Malvinas" Tomo I y II- *"Simultáneamente se mantendrá una Compañía de Infantería como reserva para ser empleada en apoyo a los puntos fuertes de ambas islas y un escuadrón blindado (Panhard) para ser empleado en apoyo de Puerto Stanley (luego Puerto Argentino) y alrededores"*. Según esta orden, firmada por el General de Brigada Américo Daher, el Escuadrón Panhard de reserva sería empleado a orden con la siguiente prioridad:

Con el Regimiento de Infantería 25 y con el Batallón de Infantería de Marina N° 5. Otro empleo fue destacar dos grupos de dos vehículos cada uno, uno destinado a reforzar al RI Mec 6 y el segundo al RI Mec 3.

Con el comienzo de los combates, el 1° de mayo, un avión Harrier británico, sobrevoló la bahía de Puerto Argentino hacia el sector de reunión de los VC Panhard, quienes procedieron a abrir fuego con sus ametralladoras antiaéreas de 12,70mm ubicadas en las torres de los vehículos.

Pese a ser un elemento muy dúctil, no pudieron superar el obstáculo que representaba la turba malvinense, blanda y barrosa, que no permitía la circulación de los vehículos fuera de los escasos caminos de ripio que rodeaban las afueras de Puerto Argentino, restringiendo sus movimientos e imposibilitando las tareas de exploración, a diferencia de los tanques ligeros FV 101 Scorpion británicos que contaban con orugas para disminuir su presión sobre el suelo y poder desplazarse más fácilmente. Intentar desplazarse fuera de los caminos solo creaba dificultades, enterrándose hasta la mitad de las ruedas.

En una oportunidad se tuvo que recurrir al auxilio de un helicóptero Chinook para poder desempantanar a un VC. El hecho de no poder movilizarse fuera de la ciudad los convertía en simples piezas de artillería autopropulsadas, sin poder cumplir su rol principal, que es la exploración. Producto del riguroso clima húmedo y frío, fueron innumerables los problemas técnicos que el personal de mantenimiento tuvo que afrontar, quienes sin embargo los mantuvieron operativos durante todo el conflicto.

Al poco tiempo que duraba la luz diurna, en esas latitudes y la falta de visores nocturnos en los VC, se sumaba el hecho de que los ingleses, al darse cuenta de la casi incapacidad de combate nocturno del EA, comenzaron a atacar siempre de noche, lo que restó aún más las capacidades combativas de los H-90. Debido a todo lo dicho, su actividad en el teatro de operaciones fue bastante restringida.

Tripulación de Panhard en su vehículo en una calle de Puerto Argentino.



Hasta el 11 de junio, la orden que tenían las secciones era de permanecer enmascarados durante el día en la pendiente rocosa de Sapper Hill y durante la noche se refugiaban tras las rocas, lugar que por su geografía impedía al fuego naval de apoyo y a la artillería de campaña británica, hacer blanco en los blindados.

Entre el 11 y el 14 de junio, los blindados Panhard hicieron diversas acciones de fuego sobre las filas enemigas. Las fuerzas británicas habían iniciado el asalto final para conquistar Puerto Argentino y las zonas aledañas, al tiempo que el Des Expl. C BL 181 apoyó con fuego constante el repliegue del BIM 5 (Batallón de Infantería de Marina N°5) en las alturas de Sapper Hill, previo al cese de fuego acordado. El 12 por la tarde, cinco vehículos Panhard abrieron fuego sobre un sector de Monte Longdon, donde el Regimiento de Infantería Mecanizado 7 combatía encarnizadamente con efectivos del 3 PARA inglés, quienes los atacaban desde las alturas rodeándolos hasta reducirlos por completo. Los H-90 funcionaron haciendo fuego de artillería, apoyando el combate, siendo infatigablemente bombardeados por tres fragatas de la armada enemiga que realizaban fuego de perturbación. En uno de esos ataques, resultaron heridos varios integrantes de la subunidad y dos VC recibieron algunos daños menores, que no los dejaron definitivamente fuera de servicio.

Con el enemigo en las puertas de la ciudad, el Dest de Exploración 181 no actuó como un elemento de caballería, ya que utilizó sus blindados como si fuesen una batería de artillería de campaña, sufriendo el fuego de contrabatería de las piezas británicas, además de los ataques de la aviación enemiga, que en todo momento dispuso

de un casi absoluto dominio del espacio aéreo. Los vehículos de combate no contaban con sistema alguno de tiro indirecto

La Guerra de Malvinas ha suscitado un grave conflicto de intereses por parte de algunas partes actuantes en el marco de las fuerzas argentinas. Como es bien sabido, las Fuerzas Armadas actuaron como pudieron, con los recursos que disponían y han hecho esfuerzos particulares de resultados sorprendentes, sin librar una guerra estratégicamente planificada.

Hubo incluso algunos que dijeron que los Panhard nunca abrieron fuego durante su "estadía" en Puerto Argentino, aunque los jefes de secciones, subtenientes Tamaño y Chércoles, en sus informes, aseguran haber efectuado entre 60 y 70 disparos, cada una de las secciones. Lo cierto es que seis hombres murieron y 70 resultaron heridos por las esquirlas de la artillería enemiga, todos pertenecientes al arma de Caballería. Por último, al llegar el cese de fuego, los vehículos fueron inutilizados parcialmente por sus tripulaciones, quitándole los cierres de los cañones y enterrándolos, evitando de este modo su utilización o venta por parte de los ingleses. Tras el retiro de los efectivos argentinos de las islas, ninguno de los VC regresó al continente, sin reponerse el material perdido. 



Tripulación argentina de Panhard frente al vehículo al oeste de Puerto Argentino

El Señor Santiago Rivas agradece el asesoramiento del coronel VGM Gustavo Adolfo Tamaño.



Los tres
héroes del
Puma caídos
en misión
humanitaria

Revelan el misterio del helicóptero argentino que desapareció en un rescate. Documentos ingleses desclasificados y testimonios de veteranos de ese país revelan que el helicóptero Puma de Aviación de Ejército, tripulados por Juan Carlos Buschiazzi, Roberto Fiorito y Horacio Di Motta no cayó al mar durante la difícil misión de rescatar a los naufragos del *Narwal*.

INFOBAE 9/5/2023 y recopilaciones propias de AVEGUEMA

En Abril de 1982, la Armada Argentina y sus armadores, convirtieron al Pesquero de Bandera Argentina *Narwal* de la Compañía Sudamericana de Pesca y Exportación” y otros pesqueros, en buques espía (“Spyship” para

los ingleses), posicionándolos en proximidades de la Zona de Exclusión impuesta unilateralmente por los ingleses alrededor de nuestras Islas Malvinas. Tenían la tarea de vigilar los movimientos de la Flota Invasora, detectando con el radar de navegación los movimientos británicos y así poder ubicar a la mayor flota de guerra formada por los ingleses desde la segunda guerra mundial, pasando mensajes de radio en clave, mientras hacían que pescaban, pero en realidad dedicados



Buque pesquero "NARWAL"

a tareas de inteligencia, dirigidos desde a bordo por un oficial de la Armada Argentina. El *Narwal*, sin armas y en tareas de inteligencia, estaba tripulado por veinticuatro pescadores, su Capitán Dn. Asterio Wagatta, y un observador militar a bordo, el entonces Teniente de Navío Dn. Juan Carlos González Llanos.

Guerra de Malvinas

A las 9:05 horas del 9 de mayo se recibió en el Centro de Operaciones de Combate argentino en Malvinas el siguiente mensaje: "Aquí *Narwal*. Somos atacados por aviones ingleses en la latitud 52 45' Sur y longitud 58 02' Oeste. Tenemos heridos graves".

Para los ingleses, la del *Narwal* no era una presencia nueva. Según recuerda en sus memorias el almirante Sandy Woodward, su oficial de guerra le había informado: "Es ese maldito barco pesquero otra vez, señor. Acaban de identificarlo. El *Narwal*, el mismo que debimos alejar hace diez días, la noche anterior a que llegáramos a la zona".

Dos Sea Harrier, armados con bombas de 500 kilos y con sus cañones de 30 mm fueron enviados a detener la nave. A pesar de que dos bombas cayeron a los costados del barco, una tercera impactó sobre la cubierta de popa, hiriendo gravemente a uno de los marinos, Omar Rupp.

Luego, los aviones ingleses hicieron varias pasadas disparando 200 proyectiles. Como el barco se hundía, el capitán ordenó abandonarlo. Antes de hacerlo Rupp, con su pierna destrozada alcanzó a pedir que cuidasen a su familia

y murió. En el barco tenía un triciclo para su hijo que había nacido cuando ya estaba embarcado.

Ya en las balsas, los aviones no tuvieron ningún reparo, en su última pasada, en disparar sobre las balsas. Al rato, los marineros escucharon, sobre las nubes, el motor de un helicóptero grande. Pensaron que era argentino. Era un Sea King inglés.



Helicópteros ingleses sobrevuelan al NARWAL

DE MOODY BROOK A MONTE KENT

A esa misma hora, el Batallón de Aviación de Combate 601 del Ejército Argentino apuraban la mudanza de su base que habían establecido en Moody Brook antiguo cuartel de las tropas británicas que se enviaban como defensa de las Islas.

Una semana antes, fuerzas argentinas habían avistado un helicóptero inglés que transportaba comandos de la SAS. Su misión era la de localizar la base de helicópteros argentinos, darle las coordenadas a la flota enemiga para así destruirla.

De esta manera, cortarían el principal transporte con que contaban las fuerzas argentinas. Si bien el ejército envió un grupo de comandos para realizar una contraemboscada, no hubo un encuentro entre ambos grupos.

El bombardeo sobre Moody Brook produjo la destrucción de un helicóptero Puma de Prefectura y dañó a un Bell UH-1H (el Alfa Eco 410) que, si bien podría haberse reparado, no había tiempo ni recursos para hacerlo.

Por ese motivo, a primera hora de ese 9 de mayo el batallón se establecía, en mejor resguardo, en Monte Kent.

Uno de los pilotos más experimentados con el que contaba la unidad era el Teniente Juan Carlos Buschiazzo. Había realizado cuatro campañas antárticas, siempre piloteando un helicóptero. Era un piloto civil que se había



asimilado al Ejército, haciendo el curso en la Escuela de Combate General Lemos y además había asistido a clases de perfeccionamiento en Francia.

El 2 de abril lo sorprendió haciendo trabajos administrativos en una oficina del Comando de Arsenales. “A mí no me van a mandar a Malvinas porque estoy en Arsenales. Me presento como voluntario” -le dijo a su esposa.

Otro era el Teniente Primero Roberto Mario Fiorito, de 30 años, fanático de San Lorenzo. Apenas egresado del Colegio Militar, fue destinado a Jujuy y luego a Tucumán; posteriormente pidió el pase a Córdoba para hacer el curso de paracaidista y de ahí solicitó ingresar a Aviación de Ejército para ser piloto de helicóptero.

Roby, como se lo llama en la familia, había participado dos veces en la campaña antártica, también como su amigo Buschiazzo, piloteando un helicóptero. En noviembre de ese año tenía fecha para casarse.

La dotación de helicópteros del Ejército en esos momentos estaba conformada por 2 Chinook, 5 Puma, 3 Augusta y 9 Bell Uh-1H. Los oficiales más antiguos volaban los Chinook, que son los helicópteros más grandes, con dos rotores; los tenientes primero piloteaban los Puma; y los recién egresados, con pocas horas de vuelo, lo hacían en los Bell UH-1H. Los que poseían un poco más de experiencia volaban los Augusta.



Helicóptero Chinook Ejército Argentino



Helicóptero PUMA SA 330
Ejército Argentino



Helicópteros Augusta en misión de escoltas de cuatro Bell UH-1H

Los pilotos estaban ayudando a descargar el equipo que traían desde Moody Brook cuando se recibió la orden que un helicóptero bimotor debía dirigirse al Centro de Operaciones de Vuelo, ubicado en la zona del hipódromo, para recibir órdenes sobre una nueva misión: localizar a los sobrevivientes del *Narwal*, y pasar las coordenadas a un buque mercante, anclado en el Estrecho de San Carlos, para que los naufragos fueran rescatados.

La misión se la adjudicaron a Buschiazzo, pero su helicóptero había sufrido un desperfecto de último momento. Entonces, fue convocado Fiorito. Pero debía hacerlo con un copiloto.

En medio de una sobremesa todos pujaban por ser voluntarios. Hasta que apareció Buschiazzo y dijo que como la misión se la habían dado primero a él, sería el copiloto. A Fiorito lo alegró, quien estaba un poco deprimido ya que el día anterior se había hecho tiempo para llamar a su mamá por el día de su cumpleaños. Buschiazzo pudo haberse hecho el distraído y quedarse en tierra, pero acompañó a su amigo.

Como mecánico iría el Sargento Horacio Raúl Di Motta. Había nacido en Goya, pero desde chico la familia se había radicado en Gualeguaychú siguiendo a su padre, suboficial enfermero. De chico había aprendido a querer la milicia. Le decían Lito, y ya de pantalones cortos lo recuerdan haciendo la venia.

“Los días más felices de nuestra infancia era cuando mi papá nos llevaba a almorzar al regimiento”, recuerda su hermana Nora. A los 15 años, comenzó a es-



tudiar Mecánico de Aviación. Le había tocado estar en Tucumán y fue movilizado cuando Argentina estuvo por ir a la guerra con Chile por el conflicto limítrofe del Canal de Beagle. Su hermana aclara que “él amaba todo esto. Acompañamos su decisión. Iban a recuperar lo que era nuestro”.

La del rescate era una misión suicida. No sólo porque el piloto de helicóptero de Ejército no estaba instruido en rescates en el mar, sino que la máquina no contaba con el equipamiento adecuado para semejante tarea e iba a estar a merced de la aviación y artillería naval enemiga. Y con un estado del tiempo pésimo.

La nave que se usaría es la única que había cruzado volando desde el continente. La cargaron con sogas, botes y chalecos salvavidas y víveres. Además, llevaban dos equipos de comunicaciones portátiles con frecuencia naval para poder comunicarse con los náufragos, una vez que fueran localizados.

Sabían el peligro que corrían. Di Motta se quitó su gorra y se la dio a un compañero, de apellido González. “Esta te la dejo a vos, porque la vas a necesitar más que yo”. Años más tarde, un anciano González le daría a la hermana de Di Motta la insignia que llevaba esa gorra.

Di Motta corrió a alistar al helicóptero, mientras que el resto del grupo se tomó una fotografía. En el extremo derecho, aparece parado Buschiazzo y agachado, Fiorito. Sería su última foto.

CERCO SOBRE PUERTO ARGENTINO

A las 5 de la mañana de ese mismo 9 de mayo, el destructor Coventry y la fragata Broadword tomaron posición al sur de Puerto Argentino para formar parte de una trampa misilística y evitar que aterricen o despeguen aviones desde la pista de Puerto Argentino. Desde las islas avistaron a estos buques ingleses, con lanchones de desembarco y con capacidad misilística.

Entonces se ordenaron misiones de ataque contra estas naves. En esa circunstancia, dos aviones A4C Skyhawk, piloteados por los tenientes Jorge Eduardo Casco y Jorge Ricardo Farías -que formaban parte de una escuadrilla que integraban el capitán Jorge Osvaldo García y el Alférez Gerardo Guillermo Isaac- el mal tiempo les jugó una mala pasada y se estrellaron en unas islas cercanas al intentar atacar a los buques.

A las 11 de la mañana dos Lear Jet, pertenecientes al Escuadrón Fénix, que carecían de armamento, intentaron una maniobra de diversión. Fue cuando desde el Coventry se disparó, por primera vez en la historia, el primer misil Sea Dart. En realidad, fueron dos proyectiles, lanzados a una distancia de 165 millas (unos 265 km), el límite máximo de su alcance. Uno pasó entre medio de los dos Lear Jet, los que descendieron abruptamente y emprendieron regreso a la base.

El comandante del Coventry David Hart-Dyke, aseguró que el blanco detectado se trataba de un Hércules, escoltado por Skyhawks. Cuando el capitán del Coventry le informó a Woodward de “un derribo probable”, el almirante le respondió: “Tranquilo, David. No dispare hasta que les vea el blanco de los ojos”.



Destructor “Coventry



LA MISIÓN Y EL MISIL SEA DART

Minutos antes de las 4 de la tarde, en medio de una espesa niebla, el helicóptero con Buschiazzi, Fiorito y Di Motta despegó. Inmediatamente comunicó su plan de vuelo para no ser blanco de la artillería argentina. La última comunicación que se recuerda es a Fiorito decir que “estamos en zona de trabajo”, aunque pudo haber dicho “proa al trabajo”. No quedaron grabaciones.

Desde el radar 967 de la Broadword fue detectado un blanco lento, en movimiento sudeste. Por data link le pasó al Coventry los datos de posición, se asignó el blanco al radar de control de tiro 909 y se lanzó un solo misil Sea Dart. Luego de navegar 13 millas (21 km), impactó en ese blanco que se movía lentamente. Era el primer Sea Dart que hacía blanco.

Al día siguiente, se mandaron tres vuelos de búsqueda, un Augusta de Ejército, después un Pucará y por último un Aeromacchi. Todos bordearon la costa, pero sin divisar nada. 🌊

Los cañones SOFMA de Malvinas

Alejandro J. Amendolara
complementado con información de AVEGUEMA



Cañón CITEFA
modelo 77 L33
(Sofma 155 mm)

Para reemplazar a las antiguas pieza de artillería remolcadas Schneider Modelo 1929 L30 de 155mm, M-114 y las auto propulsadas AMX Mk F3 del mismo calibre, el Instituto de Investigación Científica y Técnica de las Fuerzas Armadas (CITEFA) comenzó a trabajar en un diseño basado en cureñas capaces de adaptarse a la sección superior del cañón SOFMA que equipaba a los AMX Mk F3. De ese modo, se dio origen al L33 X1415 CITEFA Modelo 77 de 155 mm, aprobado por las autoridades del Ejército Argentino como pieza estándar.

Con sus 10,12 metros de longitud y 43 kilogramos de peso, dispone de un freno de boca de doble deflector y un mecanismo de cierre de tornillo ubicados en el interior de la sección más baja, formando la conexión con las muñoneras de la cuna y la cureña de tipo bimástil y construcción sólida, con un afuste fabricado en acero soldado y mecanismos de dirección y alza. Cada mástil de remolque está provisto de una pequeña rueda con cubierta de caucho, que facilita su emplazamiento.

Con la pieza en batería, el tren de la cureña se eleva levemente del suelo permitiéndole apoyarse sobre una base de acero circular, unida a la cureña por medio de una rótula con la que se la equilibra en terrenos abruptos.

Las piezas de artillería cordobesas que fueron trasladadas a las islas se convirtieron en un arma clave para las tropas argentinas y se ganaron el respeto de los ingleses; hoy una de ellas ocupa un lugar en el Museo de los Paracaidistas de Aldershot, cerca de Londres.

Es la mañana del 1 de mayo de 1.982 en Puerto Argentino. Pocas horas atrás habían terminado los ataques aéreos de los Vulcan y Sea Harrier sobre el aeropuerto y otros objetivos estratégicos en las islas. Ahora sería el turno de los buques británicos de acercarse a las costas para continuar el castigo sobre las posiciones argentinas con su artillería naval.

La reacción argentina no tardaría en llegar. Varias oleadas de aviones Dagger arrojaron sus bombas sobre las embarcaciones enemigas, las que, tras evaluar los daños recibidos, debieron repensar seriamente sobre la táctica utilizada. A partir de entonces, las incursiones de bombardeo naval se realizarían sólo por la noche, lejos

del alcance de la artillería terrestre y sin la molestia de las aeronaves argentinas, imposibilitadas de operar en misiones de ataque naval nocturno.

Transcurrían las noches, y la guarnición argentina sufría el constante martilleo de los proyectiles británicos. Cada buque tenía un cañón automático de 115 milímetros, con capacidad para efectuar 80 disparos por minuto. Resultaba indispensable dar una respuesta... Y rápido.

En la tarde del 13 de mayo, aterrizaba en Puerto Argentino un C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina, luego de un prolongado vuelo rasante sobre las olas del mar burlando el bloqueo. Al abrirse la compuerta de la bodega de la aeronave, no fue poca la sorpresa. Se asomaba la boca de una mole impresionante: era un cañón remolcado Sofma, calibre 155mm L33 Modelo 1977, del Ejército Argentino. La pieza había sido concebida y desarrollada en Argentina por CITEFA durante la década del setenta, y producida en la Fábrica Militar de Río Tercero, en la provincia de Córdoba.

Tenía un alcance máximo de 20 kilómetros, con munición convencional de 43 kilos. Suficiente para que los incursores perdieran también su impunidad noc-

Características

Fabricante: Fabricaciones Militares

Calibre: 155 mm

Alcance máximo: 20 km

Longitud del tubo: 9,40 mts

Longitud Total de la pieza: 10,12 mts

Altura total de la pieza: 2,20 mts

Despeje del suelo: 0,28 mts

Ancho Total: 2,67 mts

Ancho total en batería: 6,70 mts

Peso del proyectil: 43 kg

Alcance Efectivo: 20.000 m (con munición normal) 24.000 m (con munición especial)

Peso del Material en orden de marcha: 8.200 kg

Peso de la masa oscilante: 4.400 kg

Campo de tiro vertical: -5° a + 67°

Campo de tiro Horizontal: 70° (+35°)



turna. La pieza era considerada de gran avanzada y con características similares a las mejores del mundo. Ahora sería su turno para demostrarlo. Tres días después, y con la pista de aterrizaje totalmente a oscuras, llegó otro Hércules con una segunda pieza. Por su gran tamaño (más de 10 m de largo), estos cañones recibieron en Malvinas apodos afectuosos, tales como Gran Berta, Gran Chaparral, Gran Leopoldo, luciendo inscripciones jocosas alusivas a algún miembro de la corona sobre sus tubos.

Se decidió su emplazamiento en los alrededores de

Puerto Argentino, sobre el camino que pasaba por Sapper Hill, al abrigo de su ladera nordeste. El peso del cañón (8.500 kilos) y la ausencia de caminos adecuados provocaban su hundimiento en la esponjosa turba malvinense. Ello causaba grandes limitaciones en su movilidad, requiriendo un mayor trabajo y la utilización de una retroexcavadora para lograr el emplazamiento de las piezas en su posición, a unos 150 metros una de otra.

Estas tareas y el traslado de la pesada y escasa munición culminaron al día siguiente. Como jefe de la Batería del Grupo de Artillería 3 fue designado el teniente primero Luis A. Daffunchio, de quien se decía que a los Sofma los tiraba al aire y caían parados.

Los soldados argentinos, refregándose las manos, comenzaban a sentir que vengarían las molestias nocturnas de las últimas dos semanas. Ahora había que esperar. Pero no por mucho tiempo.

BAUTISMO DE FUEGO.

Esa misma noche, pasada la hora 23:00, el jefe de la pieza recibió la información sobre la aparición en el radar de un eco sobre el mar. Era un buque que na-

Sofma disparando una misión de fuego sobre un buque británico



vegaba hacia el circuito de tiro cerca de la costa para cumplir con su rutinaria tarea de bombardeo naval contra las posiciones argentinas, confiado en la ausencia de respuesta. Esa noche se equivocaría.

Con los datos suministrados por el radar se establecieron la distancia y el ángulo de dirección para el disparo que, sumado a la velocidad del buque y el tiempo estimado en que el proyectil llegaría al blanco, permitiría preparar la pieza para abrir fuego.

La munición era escasa, por lo que los artilleros argentinos no podían permitirse fallar. Cuando el incursor se encontraba a unos 18 km. de distancia, el silencio de la noche se quebró con el hasta entonces desconocido estampido del disparo del Sofma. Para sorpresa de la desprevenida tripulación, los impactos cayeron cerca del buque. Si bien no causaron daño, lograron el efecto esperado. Abruptamente la nave viró con rumbo opuesto, alejándose a toda velocidad.

La guarnición argentina estalló en júbilo. El efecto sobre su moral resultó asombroso. Habían culminado las infernales noches de impotencia contra los buques agresores.

En la noche del 17 de mayo se repetiría la acción. A la hora 22:50, el radar recibió un eco ubicado a unos 30 km. de la costa. Pocos minutos después aparecieron en la pantalla dos ecos más, que se aproximaban a gran velocidad en dirección a la costa. Ahora se contaba con un segundo cañón. Los buques comenzaban a realizar el habitual circuito de carrusel para el bombardeo naval. Los artilleros argentinos concentraron el fuego sobre uno de los blancos. Con los primeros impactos sobre el agua, los tres buques repitieron la desesperada maniobra, alejándose velozmente del lugar. Ya no se acercarían más impunemente.

Había comenzado un duelo personal entre los buques ingleses y la artillería argentina.

MIRANDO AL PONIENTE

A principios de junio, con la infantería y artillería británicas aproximándose desde el oeste sobre el perímetro defensivo de Puerto Argentino, los Sofma

Cañón Sofma en misión de fuego sobre las líneas británicas en avance



recibieron una nueva tarea. Durante el día debían apuntar sus bocas de fuego en dirección a los cerros que comenzaban a ser ocupados para el avance final sobre la capital isleña. Así, en varias oportunidades efectuaron disparos sobre los montes Kent y Wall, atacando posiciones de artillería, infantería y puestos de observación enemigos.

Los efectivos británicos rápidamente aprendieron a distinguir el zumbido de la munición de 155 mm. aproximándose, y a hundir sus cabezas en la turba apenas lo escuchaban. Los intentos para silenciar la molesta artillería argentina fracasaban uno tras otro. Las tropas enemigas recibían su castigo mientras intentaban avanzar sobre Monte Longdon, Dos Hermanas y Monte Harriet. Ahora eran los ingleses los que sentían la impotencia. Y su paciencia estaba llegando al límite.

En la mañana del 12 de junio, mientras los cañones eran aprestados para realizar una salva de disparos sobre blancos terrestres, dos aviones Harrier GR3 se lanzaron temerariamente en vuelo rasante hacia las posiciones argentinas ubicadas en las cercanías de Sapper Hill. Buscaban los cañones de 155 mm. Lanzaron sus bombas racimo alcanzando una de las piezas, hiriendo además a varios de sus sirvientes, incluyendo a Toma, el perro mascota que los soldados habían traído del continente. Uno de los aviones fue alcanzado por el fuego de armas livianas, y dificultosamente aterrizó en el portaaviones HMS Hermes, con un incendio en la zona posterior de su fuselaje. Si bien fue reparado, no volvería a participar en la guerra. El incursor pagó cara su osadía. La localización y ataque a las posiciones de estos cañones serían una de las máximas prioridades para la Royal Artillery y la Royal Air Force durante la campaña. En la costa, disipados el humo y la confusión, las ruedas de una de las piezas quedaron hechas jirones, inmovilizando el cañón. Con la posición convertida en terreno arrasado por las bombas e innumerables proyectiles navales, se decidió su traslado al día siguiente a una nueva. Los ingleses tendrían un respiro, pero breve. Pasarían menos de 24 horas para que otro cañón, junto con más munición, llegara a las islas en la bodega de un avión Hércules. En prevención de otros ataques, la pieza recién llegada fue transportada a una nueva posición más hacia el este de la anterior, adonde llegó luego el cañón sobreviviente del ataque aéreo.

El asalto final sobre Puerto Argentino se aproximaba. Los duelos de artillería eran incesantes. A los Sofma se les sumaban los obuses Otto Melara de 105 mm, pero las piezas inglesas quedaban fuera del alcance de los proyectiles argentinos. Ello hacía muy arriesgada la situación de nuestros artilleros, obligándolos a cambiar su posición permanentemente para evitar ser alcanzados. Pero la munición les estaba escaseando.

El último vuelo en entrar a Puerto Argentino en la noche del 13 de junio llevaba en su vientre una última pieza de 155 mm. Tal vez, un intento desesperado para prolongar el desenlace. Sería muy tarde. Las tropas inglesas ya estaban en las afueras de la capital y esa última noche los artilleros argentinos callarían finalmente sus cañones. Dispararon hasta agotar su munición.

En la mañana siguiente se produjo el cese del fuego. El último cañón no alcanzó a ser emplazado y quedó estacionado en una de las calles de la ciudad. Los artilleros sacaron de sus piezas los blocks de cierre, enterrándolos en la turba, en un intento para inutilizarlas. No fue poca la sorpresa de los ingleses al constatar la escasa cantidad de cañones Sofma que tantos dolores de cabeza les habían ocasionado. Cualquier inglés que hubiera experimentado la sensación de quedar bajo el fuego de los 155 mm., con sus esquirlas y explosiones, aún los recuerda con respeto. La reputación que por estos cañones nació entre las tropas de elite inglesas los llevó a conservarlos como trofeos. Una de las piezas fue colocada en un lugar de honor en el Museo de los Paracaidistas en Aldershot, a pocos kilómetros de Londres. Con inmensa fortaleza y coraje, contando con cañones fabricados en el país, al igual que los forjados por fray Luis Beltrán más de un siglo y medio antes para el Ejército de los Andes, los artilleros argentinos habían cumplido su misión.

Citas de bibliografía británica:

"Las tropas británicas enfrentaron a una dura artillería de 155 mm, que dejó tirados a heridos y muertos, pertenecientes a las unidades de asalto". **De Laurence Charles, corresponsal de guerra del The Daily Telegraph.**

"Los cañones argentinos que estaban situados alrededor de Stanley, seguían causando estragos entre las posiciones británicas. Son unos cachorros endemoniadamente malos y desagradables. Te escupen un proyectil y barre toda la zona".

The Sunday Time Insight Team, Una cara de la moneda, La Guerra de Malvinas, Editorial Hispamérica, Buenos Aires, 1983, Pag 377.

"Los proyectiles de los cañones calibre 155 mm se distinguían de los proyectiles de los obuses calibre 105 mm y de los morteros de 120mm por su fuerte tronar. Cuanto antes tuviera lugar la siguiente fase del ataque era mejor, pues menos tiempo debieran mis hombres permanecer bajo el fuego de la artillería argentina". Thompson Julian, No

Picnic, Leo Cooper in association with Secker and Warburg, London, 1985, Pag 165.

Malvinas: Los cañones de Junín en las Islas

Sitio Web "Junínhistoria.com"
Abril 2021



Un cañón de 155mm
disparando en Malvinas

El artículo nos brinda información del rol del entonces Grupo de Artillería 101 en el conflicto de 1982. Cómo lo vivieron los soldados clase '62 y '63. Testimonios reunidos en un libro cuya elaboración estuvo a cargo del actual Grupo de Artillería 10. Los repuestos fabricados en los talleres ferroviarios y el aporte de industriales locales.

En 2012, a treinta años de la Guerra de Malvinas, el Grupo de Artillería 10 editó el libro "Así combatimos. La historia de los cañones de Junín en la Guerra de Malvinas", fue publicado por Ediciones de las Tres Lagunas y el mismo constituye uno de los documentos gráficos más completos del rol cumplido por la unidad militar, entonces Grupo de Artillería 101, en las islas Malvinas durante el conflicto de 1982.

El cañón fue empleado en Malvinas su denominación: Cañón Modelo Argentino de 155 milímetros -diámetro del tubo cañón- pieza de artillería desa-



Clase 1962. Fotografía tomada en 1981 durante el período de instrucción inicial. Arrodillados: el primero empezando por la izquierda es Adrián Polo y el que le sigue es Aldo López. Parados: el segundo de la izquierda es Alberto Hidalgo, le siguen Julio Báez, Juan Lucero y Santiago Aníbal Hernández. Al año siguiente, todos ellos irían a la guerra con el G.A. 101

rollada en nuestro país. Su cadencia de tiro es de 1 disparo por minuto. Posee un alcance máximo de 20 mil metros con munición normal, mientras que con una de tipo especial puede llegar hasta los 24 mil metros.

Fue diseñado en la década de 1970 por el Centro de Investigaciones Tecnológicas (CITEFA) a partir de otra pieza de artillería de origen francés: el cañón autopropulsado AMX Mk F 3 de calibre 155 mm. En el año 1977, el Grupo de Artillería 101 reemplazó sus viejos cañones Schneider de 1930 por los flamantes cañones argentinos, siendo ésta la primera unidad del Ejército en recibir tan novedoso material. Su denominación oficial es la de Cañón Argentino Calibre 155 milímetros L33 aunque por su origen francés se lo llamó desde un principio Sofma -nombre de la empresa francesa que diseñó el cañón que sirvió de modelo-.

La dotación de un cañón es de 12 personas: un jefe de pieza, 10 sirvientes y un conductor del vehículo de remolque. Los sirvientes se identifican con un número y un puesto o rol: apuntador -introduce los datos de tiro en el anteojo de la puntería de la pieza-, tirador, cargador, ayudante de cargador y abastece-



Fotografía de la Batería de Tiro "C" Yatay al inicio del período de instrucción. Esta fue tomada a comienzos de 1981 en el campo de instrucción del cuartel. Muchos de los que aquí aparecen entrarían en combate al año siguiente.

dor de munición. Este cañón puede disparar hasta seis disparos durante los primeros dos minutos, luego hasta un disparo por minuto. Esta es la denominada "cadencia de fuego" del arma.



Año 1981. La Batería de Tiro C Yatay desfila y rinde honores frente al palco de autoridades durante una ceremonia militar.



Un grupo de suboficiales posa frente a la Batería de Tiro C "Yatay"



Abril de 2011. Un grupo de veteranos de guerra del G.A. 101 posa en la Plaza de Armas del GA 10 frente a un cañón argentino Sofma Cal. 155mm. De izquierda a derecha Julio Báez, Walter Gómez, Juan Lucero, Aroldo Saralegui y Aldo Darío López.

Las dos piezas designadas para ser desplegadas en Malvinas fueron de la Batería de Tiro C. Se determinó que los soldados que irían primero serían los de mayor experiencia, es decir, aquellos reincorporados de la clase '62. Serían seleccionados 26 integrantes de esta unidad para cruzar a Malvinas:

- Teniente: Eufonio Ramón Álvarez (quien pertenecía a la Agrupación Defensa Aérea 601, fue agregado al Grupo de Artillería 101 el 5 de mayo de 1982 como observador adelantado, junto con otro oficial, el teniente primero Carlos Mendieta)
- Subteniente Gustavo Federico Pérez, como jefe de sección piezas. Sargento ayudante Segundo Ramón Garnica, como mecánico de artillería.
- Soldado clase '62 Héctor Ricardo López (conductor)

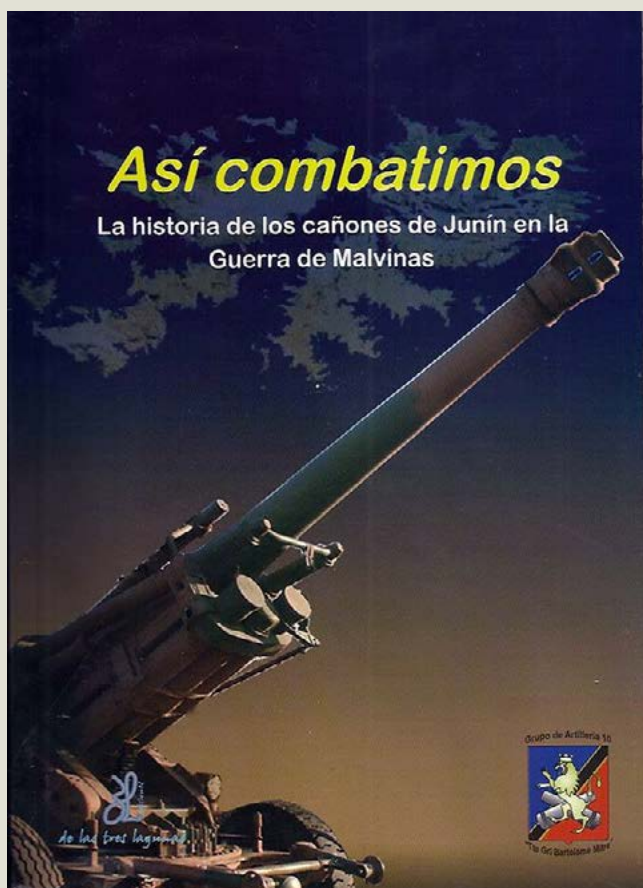
La primera pieza de artillería que cruzaría estaría integrada por el siguiente personal:

- Cabo Juan Manuel Figueroa, como jefe de pieza.
- Los sirvientes de pieza fueron los siguientes soldados clase '62: Carlos Daniel Aguilera, Miguel Ángel Benítez, Sergio Javier Brangeri, Sergio Luis Fanín, Walter Ferrer, Miguel Ángel Potes, Luján Sandoval, Aroldo Saralegui, Carlos Oscar Tempio, Rafael Veloso.

La segunda en cruzar sería la siguiente:

- Cabo 1ro.: Omar Alberto Liborio, como jefe de pieza.
- Los sirvientes de pieza fueron los siguientes soldados clase '62: Julio César Báez, Gabriel Cepeda, Walter Patricio Gómez, Santiago Hernández, Alberto Hidalgo, Aldo Darío López, Juan Lucero, Oscar Marano, Carlos Adrián Polo, Raúl Wuldrich.

Oscar Marano (clase 62) quien ya había cumplido su servicio militar obligatorio en el GA 101 se encontraba en su pueblo trabajando. El recuerda ese momento: *"El día de la recuperación yo estaba en Banderoló trabajando de albañil y me enteré por una*



maestra, no sé cómo explicarlo, pero nunca pensé que podía ir a la guerra". Así lo recuerda Adrián Polo: "Cuando se recuperan las Islas, yo recuerdo como si fuera hoy, mi madre que ya no está con vida se acercó a mi cama con un mate en la mano, la noticia y un lagrimón. La vieja presagiaba lo que se venía. Ella sufría. A mí se me ensanchó el pecho de argentinidad sin pensar en otra cosa".

Lo mismo sucedía en la Guarnición Militar de Junín. La noticia sorprendió a todos en el cuartel. Al respecto recuerda el entonces Cabo Primero Liborio: "Cuando recibí la noticia de la recuperación de Malvinas estaba en el cuartel, en el depósito de vestuario y equipo. A las 7.30 entra el

jefe de la batería, teniente primero Ferreyra y me dice: "Liborio acabamos de recuperar las Malvinas y entramos en guerra con los ingleses". Fue difícil de digerir, pero éramos profesionales "o casi" ya que en mi caso tenía muy poca antigüedad, pero sentía que había llegado la hora de poner en práctica todo lo que nuestro querido Ejército Argentino nos había enseñado.

Creo que la mayoría sentimos honor y grandeza cuando nos enteramos de esto. La argentinidad nos salía hasta por los poros, nos sentíamos felices y se podía escuchar: ahora van a ver estos ingleses quienes somos los argentinos. Aunque nadie nos había dicho nada, estábamos seguros de que cruzaríamos, porque sentíamos que contábamos con una unidad con gran poder de fuego".

Más testimonios, esta vez del hoy sargento ayudante Hipólito Parada: "En ese entonces mi jerarquía era la de cabo y mi rol de comandante de jefe de pieza. Ese día estaba como subinstructor del subperíodo básico de los soldados clase '63. Estábamos en el fondo del cuartel.

En la madrugada del 2 de abril escuchamos por la radio en una emisora AM que las fuerzas armadas habían recuperado las islas Malvinas. Nos empezamos a mirarnos entre nosotros y a decirnos: ¿¡Qué dicen estos!?, pero luego de escuchar el comunicado oficial tomamos un poco más en serio este tema, a partir de las 8, el jefe de unidad ordenó el repliegue del vivac y nos reintegramos a la unidad".

LA MOVILIZACION

Al respecto, recuerda el entonces Cabo 1ro. Liborio: *«Estando en Comandante Luis Piedrabuena llegó la orden que dos piezas debían pasar a Malvinas, para luego cruzar el grupo completo. Esto fue el 11 de mayo.*

Yo recuerdo que me carcomía de las ganas de cruzar porque la espera me ponía loco. Cuando me entero voy a verlo al Jefe de Batería y me ofrezco para ir de voluntario. Primero me dijo que no, pero luego asistió a mi pedido. El cabo Figueroa fue el otro jefe de pieza designado.

Cuando el jefe me dijo que sí, estuve fuera de mí de la alegría que tenía. Había dos de mis soldados con problemas que no podían cruzar; a uno se le había muerto el papá y el otro estaba enfermo. En reemplazo de uno de ellos el Jefe de Batería designó al soldado Adrián Polo, un fierro como el Sofma.

Los reuní a la tardecita y les comuniqué que cruzaban a Malvinas con el Sofma, que, si algunos de ellos querían desistir, que lo pensara hasta el día siguiente y me lo dijera, que nadie se lo iba a echar en cara. Quería gente decidida a dejar la vida en Malvinas. A la mañana siguiente los volví a reunir y les pregunté si alguien había decidido no ir. Tomó la palabra el soldado Gabriel Cepeda y me dijo: “Mi Cabo Primero, si va usted vamos todos”.

Entonces con lágrimas en los ojos y haciendo una sonrisa ficticia para disimular la emoción y que no se dieran cuenta, me di vuelta, tragué saliva y enfrentándolos nuevamente les ordené preparar los equipos, higienizarse, afeitarse y limpiar el armamento hasta que llegara la orden de embarcarse. El Sargento Ayudante Garnica, mecánico de artillería, no pertenecía a la Batería de Tiro C sino a Comando y Servicios. Aun así, fue contento a cumplir su deber. Despedidas con los camaradas casi no tuvimos porque se consideraba que el resto del Grupo de Artillería pasaría muy pronto.

El otro jefe designado fue el Cabo Juan Manuel Figueroa. Este recuerda esos momentos: “No pasaron muchos días y el Jefe de Batería, Teniente 1ro. Jorge Ferreira (conocido como “El Mono”) recibe la orden que dos cañones deben pasar a Malvinas. En ese momento lo designa al subteniente Federico Pérez. Este a su elige al Cabo Primero Liborio y a otro Cabo, quien por razones de índole personal decide no ir. Por lógica y antigüedad seguía el Cabo 1ro. Hugo Lezcano, pero Pérez decide directamente: Que cruce el Cabo Figueroa”. Uno de los soldados seleccionados para cruzar a las islas fue Aldo Darío López. Este nos cuenta un poco cómo fueron esos días previo a la partida: “Cuando supe que iba a cruzar a las Islas, le envié desde Piedrabuena una carta a mi hermana, diciéndole que íbamos a Malvinas. Le decía en esa carta que no les contara nada a papá y a mamá. No quería preocuparlos. Le puse que íbamos a



Avión Hércules C130 de la Fuerza Aérea Argentina en aeropuerto Malvinas

probar el suelo de Malvinas para ver si se podía poner el cañón, que, en tres o cuatro días, volvía...realmente no quería preocupar a nadie”.

El 9 de mayo salen de Piedrabuena las dos piezas rumbo a Puerto Santa Cruz, para desde allí embarcar rumbo a Malvinas. El martes 11 de mayo arriban dos aviones Hércules C 130 en el aeropuerto de esa localidad. En cada uno se cargó un cañón Sofma calibre 155 mm., sus accesorios y herramientas, más los equipos individuales del personal de servicio de pieza. En uno de ellos se subió además un camión Mercedes Benz Unimog 416. Liborio recuerda:

libre 155 mm., sus accesorios y herramientas, más los equipos individuales del personal de servicio de pieza. En uno de ellos se subió además un camión Mercedes Benz Unimog 416. Liborio recuerda:

“Para cruzar a Malvinas llevamos nuestro equipo individual y armamento portátil. El cañón, la munición, cargas propulsoras, espoletas y estopines, las cargamos en un Hércules C-130. Equipo sanitario y de racionamiento no llevamos.

Quienes estaban a cargo de la operación de carga del cañón era gente de Fuerza Aérea. Se los notaba un poco nerviosos ya que nunca habían cargado uno de esos cañones en la bodega de un Hércules. Estaban haciendo sus primeras experiencias con nosotros. Inicialmente lo quisieron subir con el tubo hacia adelante, a lo que les dije que era un tanto inseguro, ya que con el aterrizaje y debido al peso se corría el riesgo de que el tubo termine en la cabina, además expliqué que para la carga y descarga era más fácil hacerlo con el cañón al revés, es decir con las flechas hacia adelante. De esa manera podría trabajar mejor el malacate del avión y nosotros podíamos ayudar empujando la pieza desde una mejor posición de fuerza. Finalmente lo subieron como les habíamos sugerido”.

El cabo Figueroa agrega: *“Se presentó un inconveniente en la carga del cañón. La estructura de este avión no estaba preparada para soportar el peso de la pieza (8.200 kg.) sobre el eje, así que ante el peligro de que se resintiera la estructura y se hunda el piso, le pusimos tablas debajo como para repartir el peso del cañón. ¡Fuerza, que esto tiene que entrar ahí adentro! Eran las palabras de aliento a mis soldados ya que tuvimos que meter el cañón empujándolo apulso por la rampa del avión».*

Ese mismo día ambos aviones despegaron con destino a la ciudad de Comodoro Rivadavia (primero lo hizo la pieza de Liborio, más tarde le seguiría la de Figueroa ya en horas de la oscuridad). Al llegar allí el personal del GA 101 hizo noche en el bar del aeropuerto.

El 12 de mayo fue un día de espera. El Cabo Figueroa nos cuenta un encuentro muy particular que tuvieron mientras esperaban:

El 13 por la tarde los dos Hércules despegan rumbo a las Islas. El vuelo debía ser rasante, a no más de 50 metros sobre el nivel del mar para evitar ser detectados por los radares ingleses.

Pero tan sólo uno de los Hércules pudo aterrizar esa tarde en las islas, aproximadamente a las 16.30. Quienes lo hicieron pertenecían a la pieza del cabo Figueroa. Junto a él y sus soldados estaban también el subteniente Pérez y el sargento ayudante Garnica. Este último recuerda:

“Apenas el Hércules se detuvo ya se habían abierto las compuertas de carga de su parte posterior. En la pista había muchos soldados y oficiales de distinta graduación.

Observé la alegría que les produjo ver nuestro cañón Sofma Modelo Argentino. Después pude enterarme el motivo de esa alegría y que obedecía a la impotencia de la Artillería en la isla al no tener alcance para llegar a las fragatas inglesas que se situaban enfrente de la costa y a una distancia de 16 kilómetros batían la zona de defensa de nuestras tropas.

Por lo menos con nuestro cañón íbamos a poder llegar hasta ellos, sacándolos de la tranquilidad de tiro que habían tenido hasta esos momentos. La descarga del avión se efectuó entre todos en un tiempo menor a los 15 minutos. Una vez hecho esto se efectuó la evacuación de no menos de cinco heridos y otras cosas y el avión volvió a partir.

No podría explicar lo que sentí en ese momento. Observé partir el avión y fue como despedir a un amigo. No tuve más tiempo para pensar porque inmediatamente sonó la alerta roja. Salí corriendo sin saber adónde ir. Todos corrían en distintas direcciones. Me reía sin saber por qué. Sería por la aventura de estar en el lugar de los hechos”.

También refiere este vuelo Figueroa: “Viajábamos pegados al mar. Yo miraba por la ventanita y me parecía que las hélices levantaban agua.

Llegamos, el Hércules aterriza, hace un giro y se perfila para encarar la pista, baja la compuerta, empezamos a tirar los primeros bolsones, parte de los proyectiles, empezamos a desenganchar la pieza y suena la alarma. Eran muchísimas personas alrededor de nosotros ayudándonos, pero cuando sonó la alarma no quedó nadie. Nos quedamos mirando entre

nosotros con los bolsones en la mano y los proyectiles a medio descargar; de repente en la punta de la pista se ve una bomba Beluga que tiraban para destruir la pista. A partir de ahí dije: “Estamos en guerra chicos”. Nos pusimos rápidamente en situación. Ese fue el puntapié inicial.

A partir de que llegamos a las islas quedamos agregados al Grupo de Artillería 3.

El soldado Clase ‘ 62 Sergio Brangeri pertenecía a la pieza del cabo Figueroa. El nos relata su experiencia: “En el aeropuerto de Comodoro Rivadavia, recuerdo que compré una tarjeta para Sandra, mi novia (que entregué a un corresponsal para que la enviara por correo) Le escribí sobre mis sentimientos y le pedí que por favor le comunicara esta noticia a mis padres.

Nos esperaba un avión tan gigante como el Hércules C-130 en el que transportamos el cañón Sofma de 155 mm, un camión Unimog, proyectiles y víveres. La tarde del 13 de mayo volamos a Malvinas. Yo jamás había subido a un avión recuerdo que volamos a ras del agua. El soldado Farrer, a mi lado, me decía: “Brangeri vamos a Malvinas. Si me vieran los muchachos del club”. Fue muy cómico.

Todavía no puedo entender cómo hizo para aterrizar. La pista había sido bombardeada. El piloto fue un genio. Con los motores en marcha bajamos rapidísimo tratando de dispersar lo antes posible los proyectiles.

No sentía miedo, creo que se debía a la edad, a la inconsciencia y al no poder comprender la dimensión de lo que significaba una guerra. Lo primero que me impactó fue un grupo de soldados heridos esperando ser trasladados al continente”.

Mientras tanto, el otro avión que también debía aterrizar en las islas se vio obligado a regresar al continente por encontrarse el aeropuerto de Puerto Argentino bajo fuego enemigo. Así lo recuerda el Cabo 1ro. Liborio:



Omar Liborio en 2016

“El 13 de mayo a la tardecita, la pieza del cabo Figueroa partió para Malvinas. Nosotros también despegamos, pero no pudimos aterrizar y tuvimos que volver. Ya de regreso nos mandaron a un alojamiento. Allí nos bañamos. Al otro día a la mañana volvimos a cruzar, pero también pudimos aterrizar

porque había alerta roja. Cada vez eran casi dos horas de vuelo rasante para no ser detectados por los radares. Podíamos ver como las olas salpicaban las mirillas del Hércules.

La querida “chancha” como le decían, vibraba toda porque con el terrible peso que llevaba, volaba bien bajo. Si un radar nos descubría hoy no estaría acá: los pilotos y los auxiliares merecen un capítulo aparte. Nos habían dado instrucciones en caso de que la máquina cayera o fuera derribada, sabíamos qué hacer, obviamente si quedábamos con vida.

Los soldados estaban preparados, nunca habíamos volado. Miedo teníamos todos. Lo que nunca debíamos permitir era que nos invadiera el pánico. Sabíamos que podíamos ser derribados, pero para eso habíamos recibido instrucción de la tripulación del Hércules. No íbamos cómodos, todo lo contrario, pero tampoco estábamos de vacaciones. Marchábamos a la guerra.

Con nosotros viajaba el teniente Álvarez que se agregó en Comodoro Rivadavia.

Esa misma tarde a las 16 volvimos a intentarlo. Esta vez pudimos aterrizar en el aeropuerto de Puerto Argentino. Si bien eran como las 18.30 estaba ya de noche. Apenas tocó pista el Hércules comenzó a abrir la compuerta de carga trasera. Cuando se detuvo, con los motores en marcha, bajamos todo el material. El avión despegó inmediatamente; por entonces habíamos recibido la orden de despejar la pista lo antes posible, esto por si venía otro vuelo. Alcanzamos a colocar los materiales al costado y todo se transformó en un infierno.

Comenzaron a caer proyectiles del bombardeo de las fragatas: ¡Tuvimos una bienvenida de locos! Sentíamos silbar los proyectiles y hacer impacto.

No lo podíamos creer porque nunca nos había pasado, ahí supimos que estábamos en guerra, teníamos muchísimo miedo. Después que pasó el bombardeo y en medio de una oscuridad total empecé a llamar a mis soldados por su nombre, por cada uno que me respondía, daba gracias a Dios. Estábamos todos.

Todo estaba desierto. No vimos nada ni nadie. Al rato vino un camión Mercedes Benz que nos enganchó la pieza, cargamos los equipos y munición y nos llevó a lo que nos dijeron era Puerto Argentino. Desenganchamos el cañón a un costado del camino y nos dieron una pequeña habitación para pasar la noche, pero nadie pegó un ojo...En un momento se escucha que alguien gritaba: Alerta roja. Salimos todos corriendo. Yo me tropecé con un fierro que me cortó el borceguí, otro se cayó en el agua, no veíamos nada, ni conocíamos el lugar: era una noche totalmente cerrada y muy oscura.



Aeropuerto de Puerto Argentino en 1982

Hacía mucho frío. La primera comida fue un guiso, nosotros, los días previos a Malvinas, en Comodoro Rivadavia, como sabíamos que no llevábamos cocina, juntamos todo tipo de comida, cajas de raciones frías y envasados, todo lo que podíamos llevar lo llevábamos, hasta llegamos a llenar el tubo del cañón y el cierre con latas y envases. Con lo que juntamos pudimos tener comida los primeros días. Esto, mientras esperábamos al resto del GA 101 pero la unidad completa nunca llegó.

Nos amplía el arribo al aeropuerto el soldado Aldo Darío López: «Al tercer intento pudimos aterrizar en las islas. Estaba oscuro y todo lo teníamos que hacer rápido. Recuerdo que antes de salir, en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia habíamos hecho una “vaquita” y compramos una botella de cognac, una radio chiquita, una máquina de fotos, queso, galletitas, cigarrillos y alfajores. Pusimos todo en dos bolsones”.

Cuando bajamos, en el apuro, nos olvidamos los dos bolsones en el avión, nos confundimos y nos llevamos otros. los que cargamos nosotros, desgraciadamente no tenían comida, sino latas con rollos de película!.

Mientras eso sucedía, el teniente primero Luis Alberto Daffunchio, que había sido movilizado con el Grupo de Artillería 3, era convocado por su jefe de unidad en Puerto Argentino. Este le asignaría una misión muy particular.

Así relata ese momento:

“A mediados de mayo fui llamado por el Jefe del grupo de Artillería 3. Fui caminando porque no había medios de transporte, no había Jeeps ni camiones disponibles. Fui caminando con mi equipo hasta el puesto comando, el cual estaba en Puerto Argentino, lugar donde además se encontraban emplazadas las baterías del tiro A y B del Grupo de Artillería 3.

Ahí me encontré con él y me asignó una nueva misión: comandar una pieza de artillería de 155 mm. desplegada en ese momento en el cerro Supper Hill, así que fuimos hasta esa posición ya de noche.

Fui con el Teniente Coronel en su vehículo. Me encontré con el cabo Liborio a quien conocía porque yo había estado destinado en el Grupo de Artillería 101 el año anterior, y si bien no era de mi batería, lo conocía”.

A partir de la llegada de los dos cañones del G.A. 101 comenzaría otra historia. Los dos cañones de 155 mm., los más pesados y potentes de la guerra, se encontraban en suelo malvinense. 



Vivencias del Comandante del Batallón de Infantería de Marina Nº2 en la Operación Rosario

Helicóptero
con la reserva
arribando a
la zona del
aeropuerto

CN IM VGM (R) Alfredo Raúl Weinstabl

Cuando escribí este artículo, lo hice según mis vivencias y experiencias en el planeamiento y ejecución de la operación de recuperación de las Islas Malvinas y bajo una óptica absolutamente personal y no solo de los aspectos operativos y tácticos, ya que, a lo largo de 30 años transcurridos desde la guerra, estos aspectos se habían publicado y expuesto en numerosos medios, conferencias, artículos, libros y entrevistas.

1.- PERÍODO INICIAL EN EL BATALLÓN

Mi traslado al BIM Nº 2 se efectivizó el 26 de enero de 1982. Mi anterior destino había sido un cargo administrativo en la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada en el Edificio “Libertad”. El cambio fue radical. Desde un escritorio de un cargo netamente administrativo en la Capital Federal a un destino totalmente operativo en un cuartel localizado entre las dunas de arena, próximo a la Base de Infantería de Marina “Baterías”.

Después de ser investido como Comandante de la Unidad en una sencilla ceremonia, me dediqué a recorrer y conocer el Batallón e impartir las primeras órdenes sobre cómo quería que se realizaran los aspectos rutinarios en el funcionamiento administrativo de la Unidad.

El BIM2 estaba en pleno período de receso de fin de año que, como sabemos, abarca aproximadamente tres meses, desde

mediados de diciembre hasta mediados de marzo del año siguiente. Es el período en que se efectúan los traslados generales, se efectivizan las licencias anuales y el personal en la Unidad se dedica básicamente a tareas de recuento de material y mantenimiento del equipo y las instalaciones. En ese período las actividades operativas se reducen prácticamente a cero y el adiestramiento que se realiza es el elemental para mantener los niveles alcanzados y afianzar la disciplina.

Personalmente me regocijaba por tener casi dos meses por delante, en una etapa tranquila que se presentaba sin sobresaltos, y que me permitiría pensar cómo encarar el adiestramiento y demás tareas a lo largo del año. También podría aprovechar para disfrutar la pileta del Casino de Oficiales o la hermosa playa de la zona y tomar sol, que en esa época cae prácticamente a plomo.



2.- ASIGNACIÓN DE LA TAREA

Como había dejado inicialmente a la familia en Buenos Aires, vivía en la Casa de Oficiales del Batallón. El 29 de enero no eran todavía las 0800 de la mañana, cuando golpeó en la puerta de mi camarote mi Ayudante, el TFIM Juan Carlos Martinelli. Me llamó la atención su llamado ya que había impartido la orden a mi asistente de que no se me molestase hasta después del desayuno, salvo caso de necesidad o emergencia.

Después del saludo, el Teniente Martinelli me informó que el Ayudante del Comandante de la Infantería de Marina, Contraalmirante Carlos Büsser,



Batallón de IM N°2 en Baterías

le había transmitido que requería mi presencia a las 1000 hs. en su oficina en el Comando de la Infantería de marina (COIM). Esta citación del Comandante me extrañó ya que el Batallón no dependía directamente del COIM, sino orgánicamente de la Brigada de la Infantería de Marina N°1.

Mientras hacía el corto viaje en mi vehículo a la sede del COIM, pensaba pre-

ocupado cual podía ser el motivo de la llamada. Seguramente algo había andado mal o se había hecho mal. Tal vez algún incumplimiento administrativo de la Unidad. Pero en este caso la que tenía que intervenir era la Brigada de la cual dependía el Batallón. O tal vez, alguna riña o disturbio de alguien de la Unidad que se había excedido en la bebida en algún bar de la cercana ciudad de Punta Alta, o alguna otra incorrección de ese tipo.

Conocía al Almirante desde mis años de cadete de la Escuela Naval Militar. Era un hombre afable, pero duro, exigente y estricto en el servicio. El prototipo del Infante de Marina.

Cuando arribé al COIM seguía con la incógnita de mi citación. De lo que sí daba por descontado era que no me citaba precisamente para darme la bienvenida a la zona. El ayudante del Almirante me estaba esperando y de inmediato me anunció y me hizo pasar a la oficina del mismo.

El Almirante me esperaba parado y lo primero que hizo después de saludarme fue darme la bienvenida a la zona y desearme una exitosa gestión a cargo del Comando del Batallón. (Mi primera equivocación del día).

Después de unos pocos minutos de conversación protocolar, me hizo sentar frente a él al otro lado de su escritorio y con gesto grave y sin pronunciar palabra me entregó una hoja de papel manuscrita por él mismo en donde se leía:

“MISIÓN: reconquistar las Islas Malvinas a fin de incorporarlas definitivamente a la Soberanía de la Nación”

Cuando leí rápidamente los dos párrafos, mentalmente me decía. “Los ejercicios de esa envergadura normalmente se preparan en la segunda parte del

año para ser ejercitados o jugados próximo al fin del año naval. Como conocía bien al Almirante supuse que quería empezar el año a toda máquina. ¡No podía creer mi mala suerte! Quiere que prepare un ejercicio sobre este tema a tres días de llegado al Batallón y en plena época de receso.”

El Almirante, que debía haber notado en mi cara perplejidad, asombro y seguramente fastidio, me espetó: “No Weinstabl, no es lo que Ud. cree. Esto no es un ejercicio. Es una operación real”. (Segunda equivocación del día).

Luego, ante mi sorpresa, me expresó que ante las malas perspectivas en las negociaciones con Gran Bretaña sobre el tema Malvinas, la Junta Militar había resuelto emplear la opción de recuperar las Islas mediante el uso del poder militar.

Para ello se debía planificar preventivamente la operación de la recuperación del archipiélago mediante la ejecución de una operación anfibia (OA), en la cual el BIM 2 sería el núcleo de la fuerza de desembarco (FD).

Entre otros detalles me entregó un bosquejo con grandes lineamientos de cómo él visualizaba la operación, los principales puntos de vista a tener en cuenta y también cómo pensaba configurar su estado mayor (EM) para el planeamiento de la operación.

Entre otros aspectos me transmitió lo siguiente:

- Todo lo referido a la operación tendría carácter de “estrictamente secreto” y esta clasificación debería mantenerse a ultranza. En la I.M. únicamente él, el Jefe de Inteligencia del COIM y ahora yo teníamos conocimiento de la operación a planificar.
- Yo me constituiría en el Jefe de Operaciones (N3) de un futuro EM que iba a organizar, manteniendo mi Comando del BIM2.
- Debía comenzar con el planeamiento de inmediato a fin de que estuviera finalizado a la mayor brevedad.
- La fecha probable de la operación no estaba determinada, pero no sería antes del 15 de mayo.
- El núcleo de la FD estaría conformado por dos unidades de combate con la totalidad de sus efectivos operativos: el BIM2 y la Agrupación de Comandos Anfibios de la IM (APCA). Posteriormente, a medida que surgiera la necesidad, se agregarían fracciones de apoyo de combate y de servicios de apoyo de combate.
- La operación debía ser incruenta y con un mínimo daño.

Después de otros breves comentarios me despidió, insistiendo sobre el secreto de la operación como también sobre la necesidad de apurar al máximo el planeamiento en ciernes.

Al salir de su oficina me dirigí directamente a la oficina del Jefe de Inteligencia del Comando, el CFIM Guillermo Botto quien se encontraba encerrado

en la misma. Cuando me franqueó el paso, le pregunté si lo que me había ordenado el Almirante no era una chanza o algo parecido. Me contestó, con cara de cansado por falta de sueño, que no, (Mi tercera equivocación del día) que él ya hacía casi 20 días había sido impuesto de la operación y que dada la premura existente estaba trabajando, prácticamente en absoluta soledad, en reunir información, planos y mapas y todo aquel material que yo seguramente necesitaría para comenzar a determinar los diferentes modos de acción.

Agregó que únicamente tenía como interlocutor al Jefe de Inteligencia del Comando de Operaciones Navales y que trabajaba de sol a sol y muchas veces de noche en su camarote, que prácticamente se había convertido en una sala de situación por la cantidad de mapas, planos y otras informaciones que colgaban de las paredes. Acordamos vernos al día siguiente para comenzar el trabajo operativo.



Unidades y fracciones intervinientes en la Operación: Batallón de Infantería de Marina N° 2. Agrupación de Comandos Anfibios.

3.- MIS INQUIETUDES Y PREOCUPACIONES

Cuando regresé al Batallón después de la reunión con el Almirante, me sentía con una mezcla de euforia y orgullo por haber sido designado para tan importante y trascendente misión. Sin embargo, con el paso del tiempo mi orgullo se mantenía, pero la euforia iba dejando paso a una cada vez más pesada y fuerte preocupación.

La preocupación consistía en la enorme responsabilidad que debía afrontar y la principal pregunta que venía permanentemente a mi mente era si el Batallón estaba en condiciones de adquirir en tan poco tiempo la capacidad de combate necesaria para afrontar ese desafío.

Como expresé anteriormente, estábamos en pleno período de receso. Aún no se habían efectivizado los traslados anuales. En mi Estado Mayor no disponía de ninguno de los jefes del mismo y contaba únicamente con mi Ayudante. Tampoco se encontraba el Segundo Comandante quien estaba de licencia hasta los primeros días del mes de marzo. Lo mismo ocurría con algunos jefes de compañía y muchos de los suboficiales y cabos que debían integrar la dotación de la Unidad en ese año. Para peor, a la mayoría de los oficiales no los

conocía, ni personalmente ni por referencias. Tampoco se había efectivizado el traslado del Comandante de Brigada que era mi comandante superior.

Yo, como comandante, así como todo jefe, era directamente responsable de lo que iba a ejecutar mi Batallón y lo que podía pasar a mis hombres, además de, obviamente lograr el éxito de la misión asignada. En otras palabras, el tema consistía en cómo lograr embarcarlos en la operación con el equipamiento y adiestramiento compatible con la misión asignada.

La cuestión me preocupaba sobremanera y la analicé reiteradas veces. Aprecié, entre otros factores, que si en ese breve tiempo disponible forzábamos el adiestramiento un poco y focalizábamos el mismo exclusivamente en lo que íbamos a realizar, no habría mayores problemas. De todas maneras, nada podía hacer al respecto hasta que se completaran los traslados anuales a fines de febrero.

Pero mi preocupación y ansiedad fueron calmándose y disminuyendo progresivamente. En lo referente al adiestramiento, como es característica de las Infanterías de Marina de todo el mundo el BIM2 tenía un alto grado. A pesar de ello nuestra IM también tenía las limitaciones propias de nuestra idiosincrasia, nuestra burocracia y el hecho de haber estado por un tiempo muy prolongado en un estado de ausencia de guerra.

No obstante, todas las unidades de IM tienen el equipo y el uniforme para operar en zona fría y un número determinado de días de abastecimientos en sus pañoles para operar sin mayor dilación ante una misión repentina o sorpresiva. Por otra parte, la casi totalidad de los cuadros han revistado en algún momento de su carrera en la zona austral, en unidades específicamente equipadas y adiestradas para operar en zona fría, monte austral y baja montaña.

Con respecto a la tropa, la Armada ya hacía muchísimos años que incorporaba a los conscriptos cada dos meses. Es decir, cinco incorporaciones de tandas de conscriptos al año. Consecuentemente, en las unidades de IM y en los buques había siempre cuatro tandas adiestradas (veteranas) y una recientemente incorporada. Esta última tanda se agregaba a las unidades después de pasar un período de tres meses por un Centro de Formación (CIFIM) en donde se los adiestraba en los aspectos básicos de la vida militar y en donde se cumplían las condiciones de tiro.

Es decir que cuando esta tanda llegaba a la unidad de destino definitivo, el conscripto ya venía con una formación militar básica y se lo incorporaba en las subunidades y fracciones mezclado con las tandas más veteranas. Este sistema permitía de por sí un alto grado de alistamiento, en comparación con la incorporación anual masiva que se hacía antiguamente en la Armada.

El personal de cuadros que me tocó en suerte para ese año, tanto oficiales como suboficiales, era en general de una capacitación profesional muy por sobre lo normal, como si yo los hubiera podido elegir personalmente. Muchos de ellos eran veteranos en la unidad y la gran mayoría con muchos años de destino en el sur.

Pero el hecho que definitivamente me convenció de que el BIM2 tenía la capacidad necesaria fue que el grueso del Batallón había participado el año anterior en las operaciones UNITAS juntamente con infantes de marina norteamericanos en maniobras, ejercitaciones y un operativo anfibio (asalto anfibio) similar al que se estaba planificando. Concretamente, consideraba que la Unidad tenía el equipamiento adecuado y hasta ese momento un nivel aceptable de adiestramiento.

Es ampliamente conocido que una unidad de combate debe funcionar como un equipo. El equipo se forma mediante el conocimiento mutuo de sus integrantes, la adecuación de las diferentes personalidades y mediante un intenso adiestramiento. Haciendo una burda comparación, tal como si fuese un equipo deportivo que desea salir ganador en las próximas competencias.

Lo que fallaba totalmente era que aún no había tenido la oportunidad de adiestrar y conducir personalmente al Batallón. En otras palabras, poner mi propia impronta en las operaciones y formar el “equipo” al cual me referí en el párrafo anterior.

4.- COMIENZO DEL PLANEAMIENTO

Mientras tenía esas preocupaciones comencé a trabajar en la tarea asignada. Estaba también en absoluta soledad. No tenía con quién compartir mis inquietudes ni quién pudiese darme una mano para efectuar las tareas más sencillas, como sacar la punta al lápiz o conseguirme un marcador de determinado color.

Ante alguna duda, únicamente podía comunicarme con el Capitán Botto, que trabajaba de la misma manera, pero a un par de kilómetros de la Unidad. También podía recurrir al mismo Almirante, quien por otra parte vino algunas veces al Batallón para ver el estado del planeamiento y aportar nuevas ideas.

Para tratar de preservar el secreto de la operación, el Almirante decidió conformar el EM de la FD con oficiales de diversas Unidades y evitar así que el EM del COIM se abocara totalmente a la operación y de esa manera evidenciar lo que se estaba realizando.

Cuando mi Jefe de Operaciones, CCIM Néstor H. Carballido, regresó en los primeros días de febrero de licencia anual, le solicité al Almirante autorización

para incorporarlo al planeamiento, lo que fue aprobado. Con la colaboración de mi N3 el planeamiento comenzó a progresar más rápidamente pero no demasiado, puesto que había mucho por hacer y analizar. No era para nada suficiente para encarar el planeamiento y cumplir las tareas del Batallón simultáneamente.

Esta falencia se solucionó cuando se incorporó mi Segundo Comandante, el CCIM Hugo Jorge Santillán. No lo conocía, pero tenía buenas referencias de él. No obstante, tenía cierta aprensión, porque podría ser un excelente jefe, pero no estar en la misma sintonía que yo. Es sabido que el éxito de una buena conducción depende en un alto porcentaje en la armonía y entendimiento entre toda la Plana Mayor y, muy particularmente, entre el Comandante y su Segundo. Pero al segundo o tercer día mis dudas desaparecieron por completo. Ya tenía la certeza de que podía confiar plenamente en sus aptitudes personales y profesionales. Ello me posibilitó comenzar a delegar gran parte de las tareas en él.

También en esa fecha efectivizaron su traslado la mayoría de los Oficiales y Suboficiales que aún faltaban hacerlo. De los tres jefes de compañía conocía personalmente a dos: al TNIM Carlos Aruani, Jefe de la Ca "Echo" y al TNIM Francisco Di Paola, jefe de la "Delta". No conocía al TCIM Carlos Schweizer, Jefe de la "Foxtrot" y muy someramente al TNIM Jorge Alcaraz, Jefe de la Ca. Comando y Apoyo Logístico.

Puedo afirmar que recién ahí se formó un verdadero equipo de trabajo y los estudios y análisis se agilizaron notablemente. Los Capitanes Santillán y Carballido dieron un fuerte impulso inicial al adiestramiento operativo y colaboraron conmigo en el planeamiento de la operación.

Estimando que la fecha prevista no iba a ser antes del 15 de mayo, consideré que teníamos tiempo suficiente para alcanzar un nivel deseable si se encaraba el adiestramiento específicamente para la operación que estábamos planeando, dejando de lado el de las demás operaciones tácticas en las que normalmente se adiestra una unidad en el transcurso del año.

Mientras yo me dedicaba al planeamiento de la operación Malvinas juntamente con un EM específico aún muy incompleto que se iba conformando, paralelamente ordené al 2º y a mis Jefes de Compañía el adiestramiento particular y preciso que debían realizar. Este adiestramiento fue muy intenso, muy puntual, prácticamente de sol a sol y volcando el centro de gravedad especialmente en las operaciones con los vehículos anfibios.

El Comandante del Batallón Vehículos Anfibios, CFIM Carlos Cazzaniga, que no estaba al tanto de la operación, se sorprendió de que le reforzaran las partidas para mantenimiento y reparación de los vehículos y gracias a ello logró que en poco tiempo todos los vehículos estuvieran en servicio y operativos. Asimismo, también lo había sorprendido que en fecha tan temprana en el

año nuestra Unidad se abocase a esa fase de la instrucción, que normalmente se hace en fecha más avanzada del año.

Alrededor del 15 de febrero ya se había constituido el EM de la FD y el Comandante de Brigada, CNIM Miguel Pita, asumió el cargo de Segundo Comandante de la FD y JEM de la misma. El trabajo de planeamiento se comenzó a hacer orgánicamente y se intensificaron las reuniones con los comandos navales.

El Estado Mayor para la Operación Rosario, como ya se mencionó precedentemente, fue especialmente conformado con personal de diferentes unidades. El motivo de ello fue la imperiosa necesidad de mantener en absoluta reserva el planeamiento, manteniendo una férrea disciplina del secreto. Cuando se inició el planeamiento aún no se tenía la certeza de su ejecución efectiva y se realizaba con un carácter preventivo.

Era imprescindible que no se filtrase ninguna información o sospecha al respecto. Tanto era así que en las primeras semanas las actividades se desarrollaban en mi oficina en el Batallón y en la del Oficial de Inteligencia del Comando de la Infantería de Marina. Participábamos solamente el 2º Cdte, el N3, el mencionado Oficial de Inteligencia y yo. Cabe destacar que el BIM2 se encuentra geográficamente alejado de otras unidades, lo que contribuía al ocultamiento efectivo de las actividades que se desarrollaban.

Posteriormente, cuando se agregaron más oficiales al planeamiento las actividades se desarrollaron en una amplia aula del BIM2 que se convirtió en cuarto de Guerra y para la cual se adoptaron severas medidas de acceso y seguridad física. Cuando avanzó el planeamiento de la operación se habilitó un segundo Cuarto de Operaciones en la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibio (FAPA). Pese a esos movimientos inusuales, el secreto se mantenía totalmente.

Yo aún mantenía los dos cargos que el Almirante me había asignado el día 29 de enero: el natural como Comandante del BIM2 y el de Jefe de Operaciones de la FD. Con respecto al primer cargo, mientras yo ponía todo el esfuerzo en el planeamiento como N3 de la FD derivé gran parte de la responsabilidad del adiestramiento de la Unidad a mi 2º Cdte. Ese refuerzo en mis tareas nos permitió avanzar rápidamente en el planeamiento siguiendo todos los pasos y formalidades previstos en los manuales y reglamentos.

Determinamos cinco modos de acción tentativos (MAT) y luego de someterlos al análisis de los demás miembros del EM y confrontarlos con las capacidades del enemigo, seleccionamos uno que posteriormente fue el que con muy leves diferencias llevamos a cabo.

5.-PLAN DE OPERACIONES

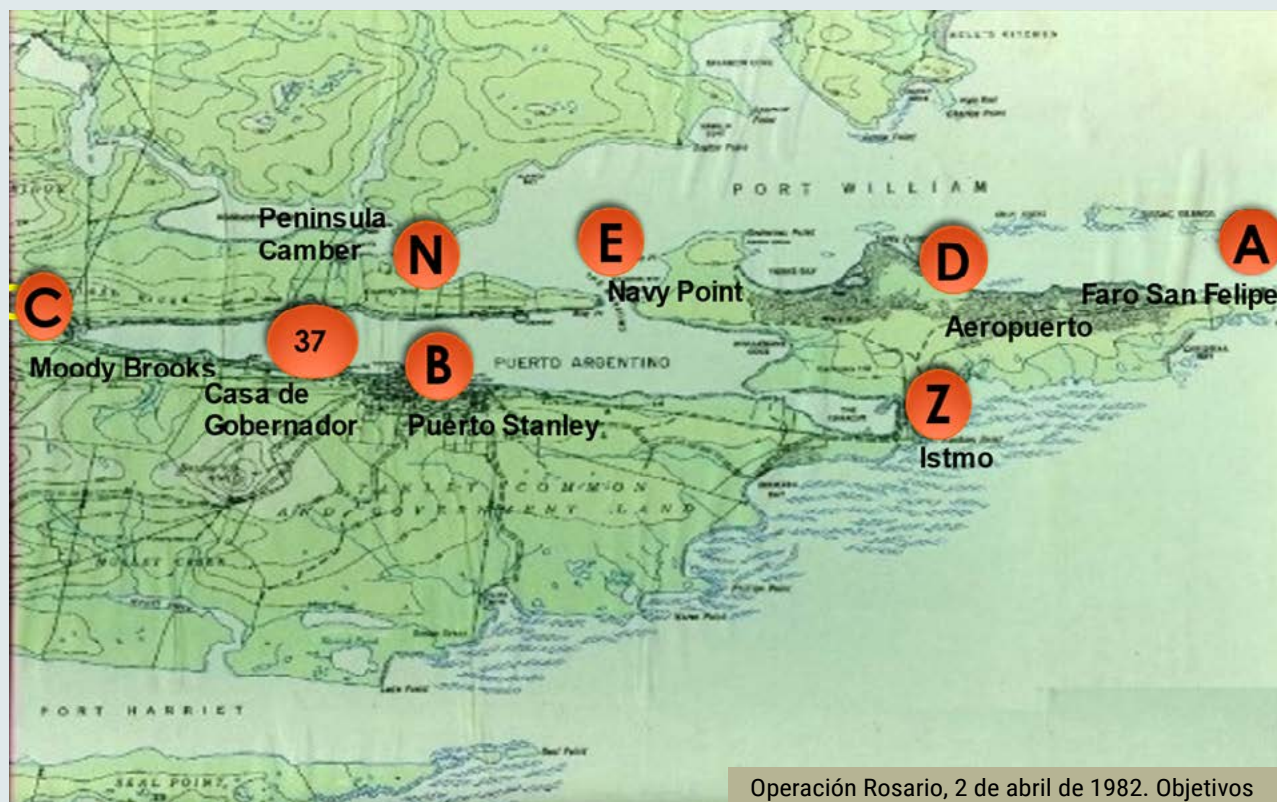
El plan fue el de una clásica operación anfibia. Esquemáticamente, consistía en dos unidades que participarían con todos sus efectivos operativos: el BIM2 y la APCA.

La primera constituiría el núcleo de la FD que desembarcaría en vehículos anfibios en la Bahía York en la playa previamente marcada por buzos tácticos y debía conquistar algunos objetivos puntuales, pero, fundamentalmente, el aeródromo y la ciudad Puerto Stanley. Juntamente con el BIM2 desembarcarían también fracciones de apoyo de combate y de servicios de apoyo de combate.

También participaría una sección del Regimiento de Infantería 25 del Ejército Argentino que era la fracción adelantada del Regimiento a cargo del Jefe del mismo, Teniente Coronel Mohamed Alí Seineldín. Esta unidad sería posteriormente nuestro relevo al replegarnos a nuestros asientos naturales.

La APCA, reforzada con efectivos de buzos tácticos, desembarcaría en botes neumáticos y kayaks al sur de la península para conquistar el cuartel de los Royal Marines y la casa del gobernador.

La reserva, a cargo del TNIM Oulton, desembarcaría en forma helitransportada, a pedido, desde el rompehielos ARA *Almirante Irizar* en el cual estaría embarcada.



6.- ENSAYO

Después de la primera quincena de marzo consideré que el planeamiento estaba suficientemente adelantado y encarado de acuerdo con las directivas del Almirante. Faltaban algunos detalles menores y coordinaciones con el Comando de Operaciones Navales.

También constaté que el agotador adiestramiento, prácticamente todo el día, mañana y tarde, que había impuesto impiadosamente el Capitán Santillán al Batallón en plena temporada de verano, con altísimas temperaturas, había prácticamente alcanzado los niveles deseables en ese aspecto tan específico y particular que habíamos fijado.

Teniendo en cuenta lo señalado conversé con el JEM para que se me relevase del cargo de N3 de la FD para poder abocarme al adiestramiento anfibio del Batallón ya en su conjunto y en vista de la operación que se iba a realizar. Este aspecto lo consideraba fundamental ya que sería la primera vez que yo, el Comandante, conduciría a la Unidad como un todo y ensayaría uno de los aspectos más importantes de una Operación Anfibia que es el movimiento buque a costa (MBAC). Esto, además, me daría la oportunidad de conocer a mis Jefes de Compañía y al resto de los cuadros.

Sugerí por haber sido mi más estrecho colaborador en la formulación del plan y estar perfectamente imbuido del concepto desarrollado, que mi reemplazante fuese mi 2º Cde. Mi propuesta fue aceptada, por lo cual en la última semana de marzo entregué mi cargo de Jefe de Operaciones al Capitán Santillán y embarqué con toda mi Unidad en el BDT ARA *Cabo San Antonio* para realizar el adiestramiento anfibio, la práctica del movi-



Ensayo de Movimiento Buque a Costa (MBAC), en la playa San Román, en el Golfo de San José, provincia de Chubut



Los VAO abordando la playa

miento buque a costa (MBAC) y el ensayo de la maniobra en tierra en proximidades de la Península de Valdés, una zona con características muy parecidas a las de las islas. El Comandante del BDT era el Capitán de Fragata José Luciano Acuña, un dilecto amigo y compañero de promoción... Pero que aún no sabía de qué se trataba.

La vida a bordo es totalmente diferente a la vida de campaña en el terreno. Hay que acostumbrarse y habituarse a la misma. Comprende zafarranchos (ejercicios) de incendio, de combate, de abandono y otras actividades propias de la vida en un buque. Incluye refuerzos de guardia en todas las actividades rutinarias a bordo tales como refuerzos en la cocina, en los puestos de limpieza y en los diferentes sollados (alojamientos) del buque. Todo se hace por turnos: la comida, los ejercicios físicos, el baño, etc. Demás está decir que también lleva implícito el acostumbamiento al movimiento del buque (mal de mar).

En cuanto al MBAC, el mismo constituye una de las fases más críticas de una operación anfibia. Comprende el lanzamiento de los vehículos anfibios y embarcaciones de desembarco al agua y luego, en una muy estricta, ajustada y detallada secuencia, adoptar la formación con la cual tienen que abordar la playa en forma sincronizada y siguiendo un ordenamiento determinado. De esa manera, las unidades de maniobra, en este caso el BIM2, forman su poder combativo adecuado partiendo prácticamente de un cero inicial. Las embarcaciones de desembarco y los vehículos anfibios son vectoreados por radar hasta embicar o abordar la playa en el lugar preciso de acuerdo con la maniobra en tierra prevista. Esta fase es, sin lugar a duda, la más crucial y vulnerable de una OA.

La etapa "Ensayo" es, por otra parte, una etapa esencial de la que nunca debe prescindirse. En el ensayo pudimos practicar exactamente lo que después se repitió en las islas. Probablemente los informes de inteligencia que poseíamos y este

ensayo hicieron que luego en la operación real las cosas salieran un poco menos que perfectas.

Al regreso a Puerto Belgrano pude recuperar al Capitán Santillán que durante unos días me reemplazó como N3 de la FD. El cargo fue finalmente asumido por el Comandante del BIM1 CFIM Luis Carbajal.



Batallón de Infantería N° 2.
Inspección previa al embarco

7.- EMBARCO



El Buque de Desembarco de Tanques (BDT) ARA Cabo San Antonio

La fase del embarco es otra fase importante de una OA. Consiste en embarcar la carga de combate, el personal y los vehículos anfibios de acuerdo con su probabilidad de uso en tierra. El Jefe de Logística (N4) de mi EM, el TNIM Esteban Citta, fue nombrado Oficial de Embarco de la FD. Este Oficial tenía un amplio cono-

cimiento y experiencia logística por haber cubierto el mismo cargo el año anterior lo que permitió completar rápidamente el equipamiento del personal y la carga de combate necesaria. Por otro lado, yo tenía una excelente relación con el Jefe de Logística de la FD. El Batallón contaba con una ventaja importante en este aspecto.

Otro factor que ayudó fue que el Comandante del BDT ARA *San Antonio*, el buque que nos iba a transportar a la Zona del Objetivo estaba comandado, como expresé anteriormente, por un compañero mío. Gracias a su buena voluntad y cooperación solucionó o minimizó los múltiples problemas de todo orden que se produjeron en esos últimos días.

La carga se debe realizar de manera tal que sea posible su desembarco a medida que lo requieran las tropas desde tierra. Había tres factores que conspiraban en contra: Aún no se había dado a conocer en detalle el plan de manobra en tierra ni el plan de desembarco, el escasísimo tiempo disponible ante el adelantamiento de la fecha de la operación y la siempre exigua capacidad del buque para embarcar todo lo que se consideraba necesario.

8.- LA TRAVESIA

El día 28 de enero la FTA zarpó rumbo al Sur. El primer día de navegación no hubo nada especial para ser destacado. Los infantes de marina trataban de ubicarse lo mejor que podían en los sollados excesivamente congestionados en su capacidad de alojamiento.

El buque transportaba cerca de 800 hombres, incluyendo 25 soldados del RI 25. Todos buscaban tratar de acostumbrarse a esta nueva rutina totalmente diferente a la de un cuartel o cuando se está en campaña en el terreno. Los Jefes de cada una de las fracciones buscaron algún local en donde reunirse para repasar o corregir sus respectivos planes.



Mar embravecido y tiempo tormentoso desde la zarpada hasta el día 1 de abril.

Todo, dentro de esa incomodidad nueva para el personal embarcado, fue sobrellevado sin mayores problemas el primer y segundo día. Se practicaron los zafarranchos clásicos en los buques –incendio, abandono – y se dictaron clases y procedimientos al respecto.

Pero esa tranquilidad se empezó a complicar a fines del atardecer del segundo día. A la incomodidad se sumó un día tormentoso con pesadas nubes y un mar cada vez más encrespado con grandes olas. El mal tiempo dificultó no solo la navegación, sino que afectó fuertemente a la mayoría de los infantes de marina e inclusive a parte de la tripulación.

Por no tener quilla sino un fondo plano para poder embicar en las playas, el BDT rolaba mucho más que un buque convencional. El rolido y el cabeceo del buque exigieron ingentes y permanentes esfuerzos de la tripulación para asegurar el material y la carga y al personal de los vehículos anfibios para evitar que éstos se moviesen de sus lugares en la bodega del buque. Los miembros del Batallón de Vehículos Anfibios tuvieron que controlar y ajustar frecuentemente las trincas que mantenían los vehículos en su lugar.

El fuerte temporal se ponía cada vez más violento y la mayoría del personal del Batallón, en todos los niveles, estaba prácticamente fuera de servicio por descompostura y mareos. El famoso “mal de mar” hizo estragos y muchas veces no daba tiempo para vomitar por la banda del buque, por lo cual en los pasillos, sollados, locales y baños se encontraban vómitos por doquier. En esa situación, sin duda alguna, el Batallón no estaba en aptitud para el combate.

Pero peor aún, las Operaciones Anfibia, así como las Operaciones Aerotransportadas, están absoluta y totalmente condicionadas por los factores meteorológicos. Si el mar se mantenía de esa manera el día “D” habría que

abortar la operación. El día 1 de abril se hicieron algunos cambios de planes, pero los mismos no afectaban al BIM2.

Antes del anochecer el Almirante Büsser pronunció una vibrante arenga a la FD por los altavoces del buque. Antes del toque de silencio, bajé al sollado en el cual se encontraban los conscriptos del Batallón entre nerviosos y entusiasmados, comentando aun lo que habían escuchado por los altavoces. No vi temor, ni miedo ni nada parecido. Muy por el contrario, ansiosos y expectantes. Después de unas pocas palabras con un grupo que se me había acercado, pronuncié a viva voz mi propia arenga, en términos mucho menos académicos que los del Almirante.

Quedé impresionado cuando concluí la misma. Todos los presentes, varias centenas de gargantas, me respondieron con un fuerte y varonil “¡Viva la Patria!”. Era como la exteriorización del patriotismo materializado por ese rugido de las “Panteras Negras” como se autodenominaban, haciendo alusión a la pantera del distintivo del Batallón.

Definitivamente no eran “los chicos de la guerra”, eran los “Panteras Negras” del BIM 2.

9.- DESEMBARCO Y CONQUISTA DE LA CABEZA DE PLAYA

Finalmente llegó del día del desembarco. El mar, tan embravecido durante toda la navegación, parecía ahora un espejo. El Comandante del buque, Capitán Acuña, con una serenidad y solvencia como si hubiera estado años al mando del buque –había tomado el Comando solo tres meses atrás– situó el mismo en el lugar previsto para el lanzamiento de los vehículos anfibios,

a unos 800 metros de la playa prevista.

Esa noche habíamos dormido mal y poco. Diana fue a las 0400 de la mañana y a las 0545 se ordenó el embarco en los vehículos asignados. Todo se hizo en perfecto orden y silencio. El BIM2 no hizo más que volver a repetir la maniobra que se había practicado decenas de veces.





Enfilando a Puerto Stanley

Como expresé anteriormente, el MBAC es, sin duda, el momento más peligroso y vulnerable de una OA. Si no se lograba la sorpresa táctica, los ingleses podían estar esperándonos en posiciones en la playa y batirnos por partes, como si fuera una simple práctica de tiro al blanco.

A la hora prevista se lanzó al agua desde la rampa del buque el primer vehículo anfibio a orugas (VAO) a cargo del Capitán Santillán, quien comandaba los cuatro vehículos que transportaban la fracción que se desempeñaba como vanguardia. A continuación el resto de los VAOS con el BIM2 y el Comando de la FD.

A las 0630hs, exactamente a la hora prevista, los primeros vehículos abor-daron la playa. Aunque no había sorpresa estratégica ya que se la había perdido mucho antes y los ingleses sabían que esa noche íbamos a desembarcar, afortunadamente no sabían en qué lugar, por lo cual logramos la sorpresa táctica.

Cuando ya el grueso de la FD estaba en tierra pude exhalar un profundo suspiro de alivio. Primer y principal aspecto crítico de la operación, superado sin inconvenientes.

En cumplimiento de lo planeado, la fracción del EA se destacó a capturar el aeropuerto. Posteriormente tres VAOS del Batallón fueron enviados a reforzar la fracción del TCnel Seineldín, que no tenía inconvenientes en su tarea pero precisaba ayuda para despejar los numerosos obstáculos que los ingleses habían colocado para tratar de hacerlo no operable.



Rápido avance hacia Puerto Stanley (Puerto Argentino)

Se escuchaban disparos en el otro costado de la ciudad y descontábamos que era la fracción de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos que luchaba en procura de su objetivo que era la casa del gobernador inglés. No obstante algo debía haber ocurrido, ya que por radio se pedía reiterada y urgentemente la presencia del médico en las proximidades de ese objetivo.

El segundo punto crítico era el istmo al cual llamamos objetivo “Zulu”. Era un angostamiento del terreno, una franja muy apta para ser defendida por los ingleses. Pero la vanguardia a cargo del Capitán Santillán, atravesó el istmo sin problemas y sin rastros de actividad enemiga. Segundo suspiro de alivio.

No obstante, dada la estricta limitación de que la operación fuera incruenta y con la menor destrucción posible, se iba configurando la posibilidad más desfavorable para nosotros: que los ingleses ofrecieran resistencia en el linde de Puerto Stanley o inclusive dentro de la ciudad. Pero pronto esa posibilidad desapareció: la vanguardia había recibido un nutrido fuego de ametralladoras y estaba combatiendo en las afueras de la localidad.

Con mi Ayudante, TFIM Martinelli y el Encargado de Batallón, el SMIM Roque Díaz, nos reunimos con Santillán y dispuse que la Ca “Delta” del TNIM Di Paola desplegara para constituirse como base de fuego y la “Echo” del TNIM Aruani, sin desmontar de los VAOS, se lanzase hacia la ciudad.

Pero ya el Capitán Santillán, con sus morteros, ametralladoras, el fuego de los fusileros y fundamentalmente con un eficaz disparo de uno de sus cañones sin retroceso había hecho que los ingleses cesaran en su acción retirándose al interior de la localidad.

La vanguardia volvió a montar en los vehículos y buscó reforzar la acción de los Comandos Anfibios en Moody Brook. Sin embargo, éstos ya habían cumplido su misión y se encontraban próximos a Puerto Stanley por el lado opuesto al avance del BIM2, por lo cual el Capitán Santillán continuó su avance para completar su misión de aseguramiento de la península Camber.

Mientras tanto las Compañías del Batallón entraron sin resistencia en la ciudad,



Parte de la vanguardia (BIM2), luego de rechazar una ligera resistencia británica

ocupando sus zonas de responsabilidad (ZR) y tenían absoluto control sobre la población y los servicios públicos esenciales.

El gobernador pidió parlamentar y aproximadamente a las 0930 hs., la guarnición militar británica depuso sus armas y se rindió, excepto un pequeño grupo en la península Camber que lo hizo poco después.

Me reuní con el Almirante para recorrer e inspeccionar la zona de responsabilidad del Batallón, recibiendo las novedades de los J de Ca en sus respectivas zonas. Posteriormente, el Teniente Martinelli y yo abrimos el portón de un edificio cercano al puerto en el cual durante la noche anterior habían sido alojados los argentinos residentes en las Islas.

Aproximadamente a las 1230 hs. en el jardín de la casa del gobernador se izó la bandera argentina en presencia del General García, Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, el Almirante Allara, Comandante de la FTA, el Almirante Büsser, Comandante de la Fuerza de Desembarco y representantes de los efectivos de I.M. y navales que habían participado en la operación

Al día siguiente, se hizo la entrega de las ZR a efectivos del RI 25 quienes nos relevaron en la tarea de control de las mismas. A la tarde se comenzó con el repliegue hacia el continente, específicamente hacia Puerto Belgrano. Solo quedó en las Islas una Sección de mi Unidad a cargo del TCIM Héctor Gazzolo para brindar seguridad al Apostadero Naval de la ciudad.

La operación militar había terminado para nuestro Batallón.



El Comandante de la FD, CLIM Büsser, impartiendo instrucciones durante la ocupación de Stanley con el Jeje de Inteligencia de la FD, Cap. Botto y el 2º Comandante de la FD, Cap. M. Pita

10.-FIN DE LA OPERACIÓN

La Operación Rosario fue la primera operación de guerra argentina del siglo XX contra un enemigo extranjero y resultó exitosa. Habíamos cumplido exactamente lo que estaba previsto y planificado y adecuadamente ensayado.

Cuando regresamos a nuestro cuartel en Baterías todos nos sentíamos realizados, orgullosos y satisfechos por haber alcanzado y cumplido con todo éxito los objetivos fijados. Yo, particularmente, estaba doblemente satisfecho y orgulloso. No solo por haber cumplido las metas fijadas sino por el excelente comportamiento profesional de todo el personal en todas las jerarquías durante toda la operación. No recuerdo que haya habido absolutamente ningún problema de ningún tipo.

Un párrafo muy especial lo merece “el milicaje” como se decía en la jerga de la Unidad. Los esforzados conscriptos. “La infantería, la de los pies cansados y las botas sucias, es el principal arma en el combate, pues sin ella no existe la consolidación”, dijo un analista militar de la Segunda Guerra Mundial. En nuestra Unidades, los conscriptos constituían la masa de la Infantería.

Como expresé al comienzo de esta nota, había un porcentaje muy adiestrado, los que habían ingresado antes, y otros con solo un barniz de adiestramiento, levemente superior al nivel mínimo aceptable porque habían ingresado bastante más tarde. No obstante, en poco tiempo se formó “el equipo” al que hice referencia anteriormente. Un equipo perfectamente integrado y aceitado. Todos eran INFANTES DE MARINA. Así, con mayúscula.

Si bien me acuerdo de muchos de ellos, solo recuerdo el nombre de unos pocos: Alejandro Luna, Jorge O. Vázquez, Gustavo Romanello, Daniel Tosolini, Héctor Marcos, Marcelo Miceli.

Todos nosotros nos sentíamos orgullosos, pero no felices. Tres infantes de marina y un marino murieron en cumplimiento de su deber.

El primer caído, fue el CFIM Pedro Edgardo Giachino quien fue mortalmente herido en un valeroso y heroico asalto al frente de su grupo a la bien defendida casa del Gobernador. No había compartido con él ningún



El Comandante del BIM 2 en la liberación de ciudadanos argentinos detenidos en la víspera y alojados en un galpón

destino, pero como teníamos la misma especialidad, cada año nos reuníamos una semana en la APCA para la recalificación de nuestra capacitación. Pocos días antes de embarcar estuvimos bromeando y tomando unas copas después de cenar en la Casa de Oficiales del Batallón. Ahora ya no estaba.

También nos afectó la muerte de los dos conscriptos en la operación en Grytviken en las Georgias del Sur, Mario Almonacid y Néstor Águila y la del Cabo 1º de Mar, Patricio Guanica. Aunque no los conocía, dos eran conscriptos del otro Batallón de nuestra Brigada y el Cabo 1º pertenecía a la dotación de la Corbeta ARA *Guerrico*, el dolor fue igual que si hubieran sido de nuestra Unidad.

A los pocos días, el Batallón fue desplazado nuevamente al sur en el marco de la totalidad de la Brigada para una nueva misión. Nos instalamos en inmediaciones de la ciudad de Río Grande, en Tierra del Fuego, esta vez con responsabilidad estratégica. Allí estuvimos hasta unos días después del fin de la guerra.

Hubo muchas vicisitudes, aspectos y hechos destacables en esta nueva etapa. Pero eso ya es otra historia. 



El Comandante del BIM 2 y el Fefe de Logística de la FD



Efectivos de la FD luego de la toma de la localidad. En el extremo izquierdo el TNIM Di Paola Jefe de una de las Compañías del BIM2

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

Büsser, Carlos A. C. (1984) Operación Rosario. Buenos Aires: Editorial Atlántida S.A.

Büsser, Carlos A.C. (1987) Malvinas, la Guerra Inconclusa. Buenos Aires: Editorial Fernández Reguera

Robles, Sergio G. (2011) 29 - El Asalto Anfibio a Malvinas (29 Años, 29 Testimonios). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales

Separatas de la Revista "Desembarco"



El hundimiento del destructor *Coventry* (25 de mayo de 1982)

Destructor Tipo 42
HMS *Coventry*



José J. García L. para "elespañoldigital.com", 25/5/2022

CON EL AGREGADO DE FOTOS OBTENIDAS POR AVEGUEMA DE DIVERSAS FUENTES

El HMS *Coventry* era uno de los modernos destructores de la Armada británica, Clase Sheffield (también denominado Destructor tipo 42), gemelo al destructor HMS *Sheffield*, pero mejorado y más moderno, construido



El Coventry lanzando un misil Sea Dart

en Inglaterra en octubre de 1978 (aunque algunas fuentes lo sitúan en 1980), apenas llevaba 3 años de servicio desde su botadura cuando fue hundido.

Medía 120 metros de eslora, 14,5 metros de manga, con un desplazamiento de 4.100 toneladas a plena carga, y una tripulación de 287 hombres.

Había sido diseñado para destruir las flotas de cazabombarderos soviéticos. Para ello entre otras armas automatizadas poseía el potentísimo misil antiaéreo "Sea Dart".

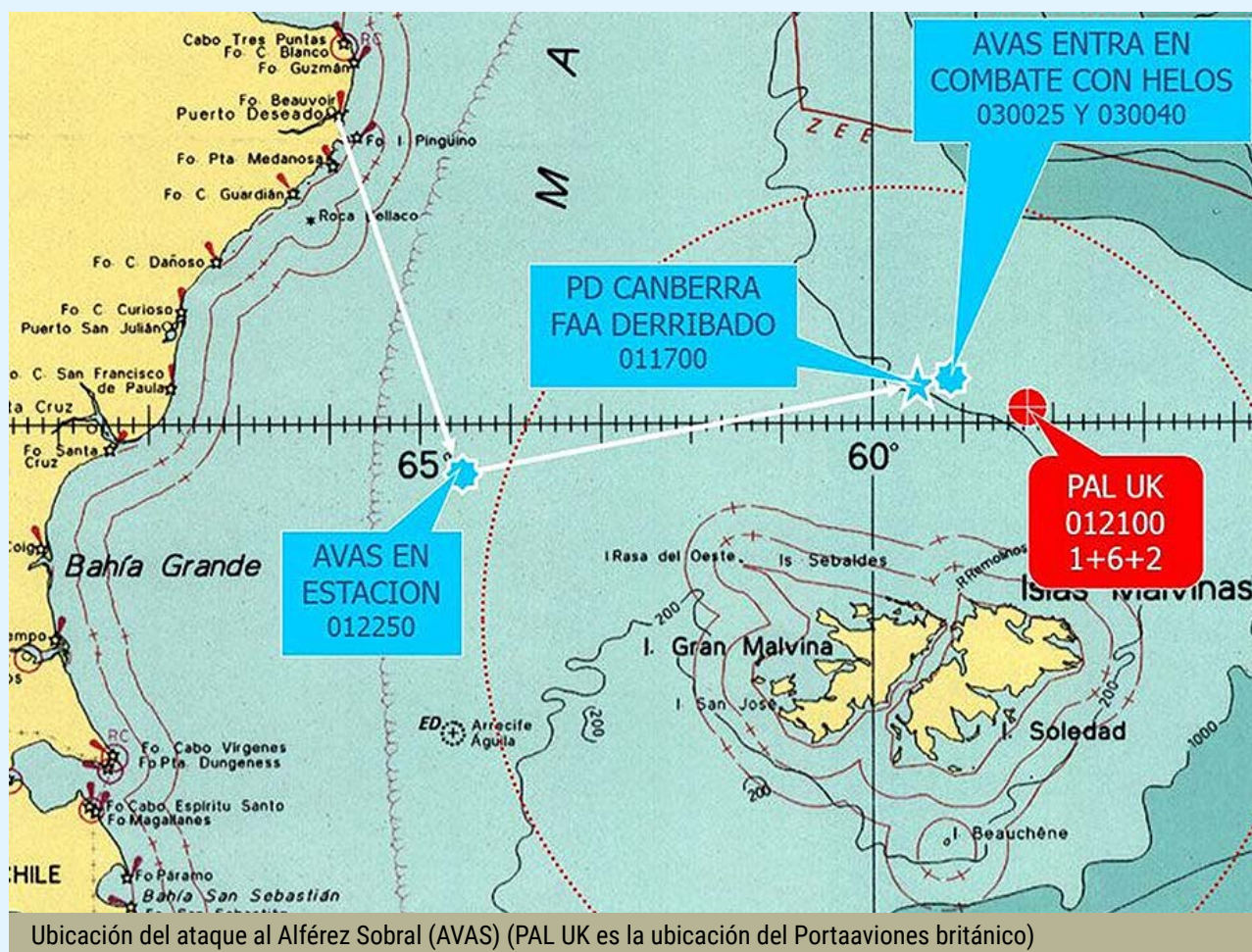
Con el misil Sea Dart, el *Coventry*, había destruido, el 9 de mayo, el helicóptero de rescate Puma AE-505 (Aérospatiale SA-330 Puma) del Ejército Argentino, tripulado por los Tenientes Roberto Mario Fiorito y Juan Carlos Buschiazio y el Sargento mecánico Raúl Dimotta, que había despegado desde Malvinas con la misión de rescatar a la tripulación del pesquero argentino *Narwal*, atacado por la aviación británica, después de que se recibiera la señal de socorro de éste, comunicando que los aviones ingleses estaban incluso disparando contra las balsas de goma de los naufragos.

El helicóptero en llamas se precipitó falleciendo sus tres tripulantes y sus cuerpos nunca fueron encontrados.

Nueve días antes, el 1 de mayo, el helicóptero que llevaba embarcado el *Coventry*, un Westland Lynx HAS.Mk.2, disparó dos misiles Sea Skua, sobre el pequeño buque de la Armada Argentina (ARA) *Alférez Sobral*, cuando éste estaba también en una misión de rescate de los dos tripulantes de un avión Canberra MK-62 argentino, de una escuadrilla de tres Canberras, que había sido



Bombardero Canberra MK-62 de la Fuerza Aérea Argentina



derribado a unos 185 kms del Estrecho de San Carlos, y cuyos dos tripulantes, los tenientes Eduardo de Ibáñez y Mario González, habían logrado eyectarse.

Estando en estas labores de búsqueda y rescate, el *Alférez Sobral* fue atacado con los misiles lanzados desde el helicóptero, matando a su Comandante, el Capitán de Corbeta Sergio Raúl Gómez Roca, y a siete miembros más de la tripulación, e hiriendo a ocho más, así como causando graves daños. Aunque el barco pudo llegar a puerto, lo cierto es que la operación de rescate de los dos pilotos no pudo continuar y éstos perecerían en la soledad del mar antártico, ya que nunca más se supo de ellos.



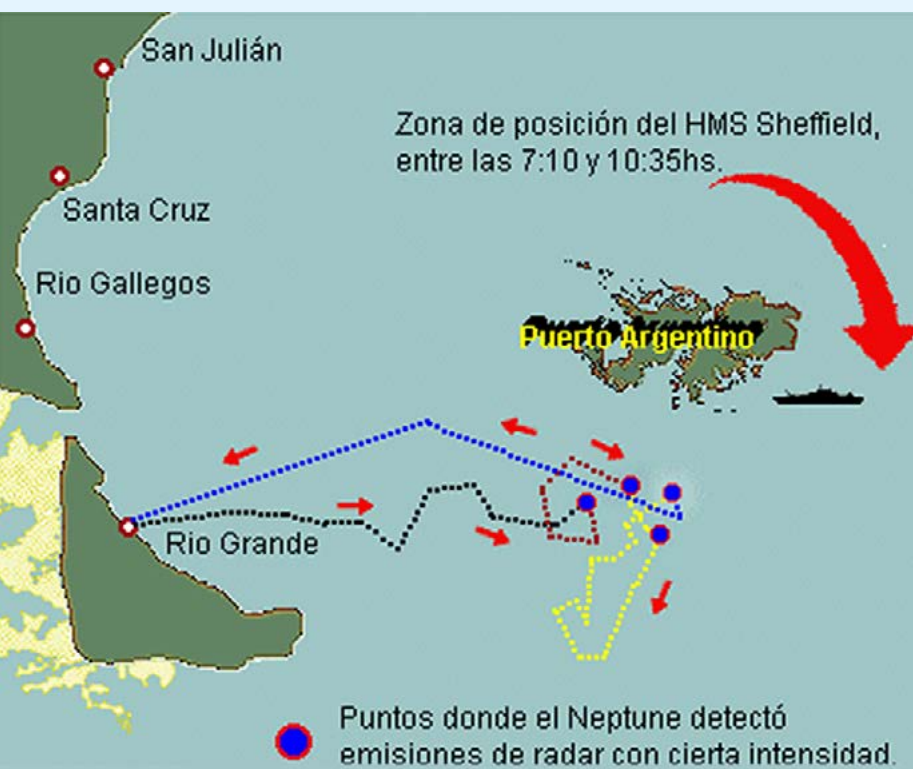
El papel de este moderno destructor fue muy importante durante la campaña de las Malvinas. Su misión fue situarse muy por delante de la flota británica, y colocarse al norte de la Gran



Malvina, (en la llamada Isla Borbón, o “Pebble Island” en la cartografía anglosajona), relativamente cerca de la costa (mientras los portaaviones quedaban muy atrás) para, en conjunto con otros destructores y fragatas, establecer una red avanzada de detección de radar, que en el argot militar llamaban “piquete de radar”, peinando el océano con sus potentes

radars capaces de detectar a 200 millas (320 km), que alertaba de la presencia de aviones (o barcos) argentinos, y o bien lanzaba sus misiles Sea Dart contra ellos, o bien las patrullas de aviones Harriers ingleses, despegaban de los portaviones, si es que no estaban en ese momento en constante vuelo, y procedían a su interceptación.

Margaret Thatcher se jactaba de poseer la tercera mejor flota del mundo, tanto en cantidad como sobre todo en calidad de sus unidades navales. Con esta convicción y con esta premisa, la Primer Ministro había lanzado esta flota de elite a recuperar las islas Malvinas.



Uno de los peores errores que se pueden cometer cuando se hace la guerra es subestimar al contrario, sobre todo a uno tan valeroso como la Nación Argentina.

Casi al inicio de las acciones de combate, el 4 de mayo, el destructor *Sheffield* (gemelo del *Coventry*) fue atacado con un misil Exocet lanzado desde un avión Super Étendard de la aviación naval argentina que

Área del hundimiento del HMS *Sheffield*, gemelo del *Coventry* y trayectoria del vuelo de los aviones argentinos que lo atacaron

lo terminó hundiendo cuando estaba en esta función de “piquete de radar” con el *Coventry* en otra zona.

Tras el hundimiento del *Sheffield*, los buques británicos cambiaron de ubicación y se ubicaron al norte de la entrada al estrecho de San Carlos y el lugar del *Sheffield*, como pareja del *Coventry*, lo ocupó la fragata HMS *Broadsword*.

Ambos buques en conjunto poseían una panoplia de armas antiaéreas formidables, porque además de sus sistemas electrónicos de última generación, cubrían todas las distancias desde los 35 km hasta el fuego de proximidad, ya que combinaban misiles de largo alcance como los Sea Dart (de los cuales el *Coventry* poseía 22 unidades), con misiles de corto alcance y baja cota de utilización denominado “Sea Wolf”, el cual también tenía capacidad de actuar como misil antimisil, y además contaban con suficiente armamento del tipo defensivo, cañones de tiro rápido MK-8 de 114 mm., cañones Oerlikon de 20 mm. y ametralladoras de alta cadencia de fuego, de 12,70 y 7,62 mm., como para acabar con cualquier amenaza, o al menos eso era lo que ellos creían.

El día 25 de mayo a primeras horas de la mañana, una escuadrilla aérea argentina, que había ido a una acción en el estrecho de San Carlos, fue detectada cuando sus aviones ya venían de regreso, por el potente peinado de radar que formaban el *Coventry* y la *Broadsword*, y el avión del jefe de la patrulla, el Capitán Hugo Ángel del Valle Palaver, fue desintegrado por un misil Sea Dart lanzado desde el *Coventry*.

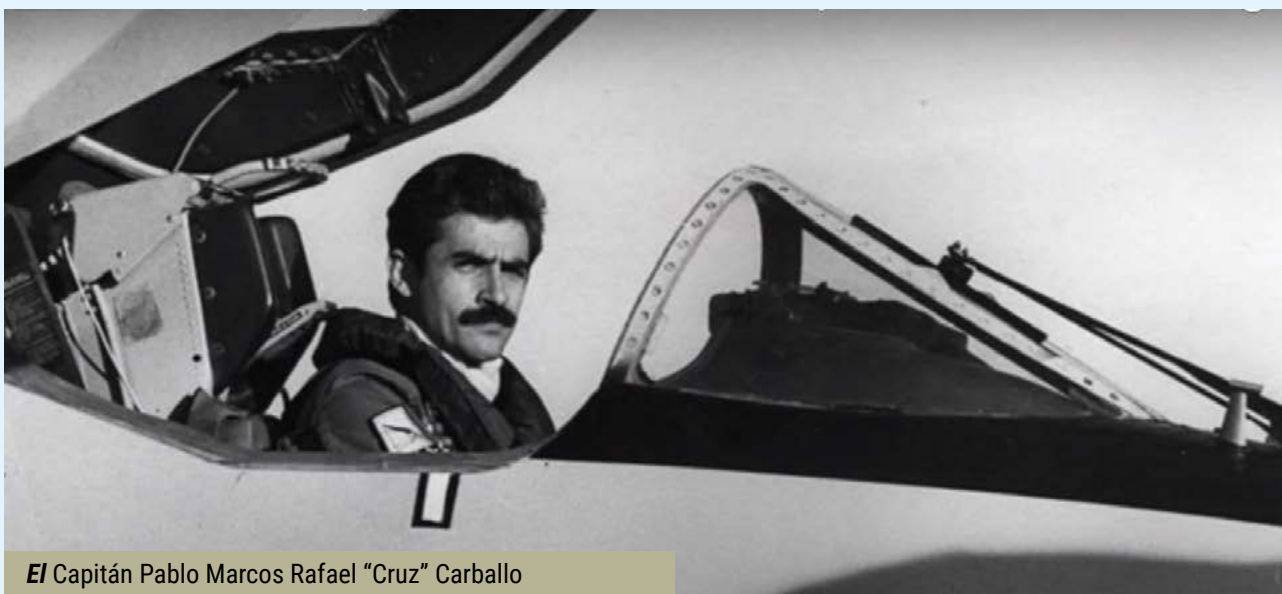


Fragata HMS *Broadsword* (en una foto de 1995 cuando pasó a la Armada de Brasil)

Esa misma mañana, un poco más tarde, sobre las 11,30 horas, otra escuadrilla aérea argentina, también cuando regresaban de la acción de guerra de atacar los buques anclados en la bahía San Carlos, fue abatido el Jefe de la misma, Capitán Jorge Osvaldo García, por otro misil Sea Dart disparado por el destructor *Coventry*. No obstante, en esta ocasión el Capitán Osvaldo García logró eyectarse, pero ni el impacto ni la eyección del piloto fue advertida por los miembros de su escuadrilla, porque el avión del Capitán García se había retrasado del resto por problemas en el sistema hidráulico a consecuencia del intensísimo fuego antiaéreo, de modo que los miembros de su escuadrilla no se percataron de lo ocurrido. Un año después su cadáver fue encontrado en el bote de goma de su equipo de supervivencia, varado en la costa de la Isla Gol-



din, próxima a la Isla Borbón, sobre la Gran Malvina. Posiblemente resultara herido por el impacto y la explosión del misil, y gastara sus últimas fuerzas al caer al mar en accionar el bote de goma y subirse al mismo. A merced de las olas y sin ayuda de nadie moriría a causa de sus heridas. Terrible el destino de tantos valientes.



El Capitán Pablo Marcos Rafael "Cruz" Carballo



El Capitán Carballo, y el Teniente Carlos Rinke

Cuando se detectan estas bajas de los Capitanes Jefes de Escuadrilla Valle Palaver y Osvaldo García, el Mando Argentino de la Fuerza Aérea Sur ordena que salgan 2 escuadrillas de tres aviones cada una a buscar los barcos ingleses:

- Una, con el indicativo “Vulcano”, la componen el Capitán Pablo Marcos Rafael “Cruz” Carballo, el Teniente Carlos Rinke, y el Alférez Leonardo Carmo-
na (aunque este último apenas despegó tiene que regresar por problemas técnicos del aparato).
- Y la segunda, con el indicativo “Zeus”, con un minuto y medio o dos de diferencia con la primera, compuesta por el Primer Teniente Mariano Velasco, el Alférez Jorge Barrionuevo, y el Teniente Fernando Robledo, (este último se tiene que volver también por un fallo técnico)

La orden era localizar al barco o barcos enemigos (se desconocía si era el *Coventry* u otro, ni cuántos había) y destruirlos.

La idea era sobrevolar sobre los buques enemigos y lanzar sobre ellos, como en la Segunda Guerra Mundial, las bombas que llevaban alojadas en sus alas.

A la Escuadrilla (más bien “Sección” porque quedó reducida a dos aparatos) de Carballo le correspondió a petición de él mismo, bombas MK17 de fabricación inglesa de 1000 libras (unos 450 kilos). La Sección de Velasco bombas españolas de casi 250 kilos y sistema de retardo mejorado.

A las 14 horas despegó la “escuadrilla” de Carballo...

Hacía 48 horas que Carballo y Rinke habían hundido la Fragata HMS Antelope. La moral era muy alta, pero hace falta algo más que moral para enfrentar un ataque de esta naturaleza, con medios tan escasos y un enemigo tecnológicamente tan avanzado.

Minuto y medio después despegó la escuadrilla del Teniente 1º Velasco, ambas escuadrillas tenían que llegar hasta el extremo de la Isla Borbón (Pebble) ocultándose de los radares pegándose al terreno, pero siguiendo rutas distintas para reducir al máximo las posibilidades de interceptación, porque



El Alférez Jorge Barrionuevo
y el Teniente 1º Mariano Velasco

los Harriers realizaban constantes patrullas de combate en busca de aviones o helicópteros enemigos.

Una vez llegaron ya al extremo noroeste (NW) de la isla, enfilaban el mar ya hacia el objetivo. No habría reabastecimiento en vuelo porque no se consideraba necesario cuando las operaciones se realizaban al Oeste del Estrecho de San Carlos.

Tenían que volar pegados al suelo, para no ser detectados por el lóbulo de los sistemas de radar ingleses. Sería un vuelo sigiloso de casi una hora y media, y luego el regreso... si es que había regreso.

Una vez en mar abierto, y después de cubrir un buen trecho de océano Carballo y Rinke divisaron sus objetivos como dos puntos en el horizonte a 35 kilómetros. Volaban a más de 800 km./hora, y Carballo temía estrellarse contra el mar porque el agua le salpicaba a su carlinga, le empañaba el cristal y no le dejaba ver bien.

El Comandante del *Coventry* Hart Dyke contó después de la guerra, al diario "The Telegraph", que todos los movimientos de la Base Aérea Argentina de Río Gallegos eran adelantados por espías chilenos, informándolos no solo cada vez que salían aviones, y el tipo de avión y su número, sino también incluso los nombres de los pilotos, y hasta los blancos a los que volaban. Para esto



El impresionante ataque de los dos aviones A4-B del Grupo 5 de la Fuerza Aérea Argentina tripulados por el Capitán Pablo Carballo y el Teniente Carlos Rinke fotografiado en pleno ataque desde la fragata HMS *Broadsword* el 25 de mayo de 1982

último tenían que contar con infiltrados, no era algo que se pudiera ver con unos prismáticos furtivamente.

Con los dos aviones volando a la par a máxima potencia, de los dos barcos enemigos eligieron como objetivo la Fragata *Broadsword*, porque era la que mejor blanco les ofrecía desde la posición en la que estaban, los buques iniciaron su ataque a cañonazos de distintos calibres, y fuego de ametralladoras, mientras que, por la baja altura a la que volaban, los ingleses fracasaban en el intento para engancharlos con el radar conectado al sistema de misiles.

La granizada de impactos repiqueteaba en el mar, delante de los Skyhawk o pasaban de largo rozándolos. El Capitán Carballo contó más tarde que pensó: *“Qué suerte que soy piloto de combate; si revienta, no voy a sufrir”*. Y recordó las palabras de su esposa, Mirtha E. Solbera, cuando se despidieron: *“Cumplís vos con tu deber como militar que yo sabré cuidar de tus hijos”*. En ese momento tenían tres hijos, después tuvieron tres más.

Por su parte el Teniente Rinke contó después lo que se le pasaba por la cabeza viendo los proyectiles rozar y caer a poca distancia de su avión: *“Era un final que se aproximaba, ya sea de ellos o nuestro. Era el pasa o no pasa. No había vuelta atrás. Nosotros con nuestros avioncitos a todo o nada contra la fragata”*.

“Sentíamos el fuego bastante nutrido y la fragata se desplazaba rápidamente hacia nuestra derecha, lo que nos obligó a hacer un suave viraje en esa dirección para no perderla de la mira”, continúa. “No habíamos tenido la posibilidad de practicar el tipo de tiro contra un barco en movimiento lateral. Hicimos una corrección final y, finalmente, antes de pasar por arriba de la fragata, disparamos según la puntería de cada uno”.

Cuando tuvieron a tiro a la Fragata *Broadsword*, los argentinos empezaron a disparar con sus cañones de 30 mm. y al sobrevolarla lanzaron una bomba cada uno.

Había transcurrido una hora y 24 minutos desde que despegaron de la Base de Ríos Gallegos.

La del Capitán Carballo entró por el costado de popa, diezmó el sistema de propulsión y, descontrolada, emergió hacia arriba describiendo una espiral ascendente destrozando la cubierta del helipuerto y el morro del helicóptero Sea Lynx Westland que no tuvo tiempo a despegar, para luego caer al mar donde explotó ocasionando daños en el costado del buque. La de Rinke barrió la cubierta, abrió un gran boquete por donde pasó, pero no explotó. Las bombas, aún sin explotar, habían cortado el buque por donde habían pasado como si la fragata fuese de mantequilla o de madera de contrachapado.



Efectos de las bombas sin explotar en la Fragata *Broadsword*

Helicóptero Sea Linx con el morro destrozado por la bomba arrojada por Carballo a la cubierta de la fragata *Broadsword*



Aunque sin contacto visual con la sección del Capitán Carballo, la Sección del Teniente Velasco venía a minuto y medio detrás, pegados al mar para no ser detectados, hasta que también ellos otearon dos puntos en el horizonte.

Los aviones no tenían otra forma de engañar al radar que ir pegados al mar, para no ser detectados, y cuando ya lo fueran, llevar una separación entre ellos determinada para que el radar que dirigía el fuego de los misiles o los cañones interpretara que se trataba de un solo objetivo de tamaño grande, ya que

los aviones argentinos carecían de contramedidas electrónicas, bengalas, ni ningún dispositivo de engaño.

Por la experiencia de combate que ya tenían desde su bautismo de fuego el 1 de mayo, Velasco y Barrionuevo sabían que tenían que ir separados el uno de otro pero a una distancia determinada de unos 40 metros para engañar al radar, para que creyera que los dos aviones en realidad eran un solo objetivo pero grande, de este modo el radar apuntaba al centro del objetivo y en el centro lo que había era la separación entre ambos aviones, los pilotos veían pasar la munición de 20 mm entre ellos, porque si iban lo suficientemente separados como para que el radar detectara dos objetivos individuales, los trataría como tales.

En un momento del vuelo el avión del Alférez Barrionuevo se pegó en exceso al avión del Teniente Velasco y para corregir la deriva rectificó haciendo un giro instintivo para evitar la colisión, y este movimiento le hizo tomar algo de altura y alertó al radar.

Fijado el objetivo en el radar, el *Coventry* lanzó un misil Sea Dart, que voló hacia ellos a una velocidad de 1800 km./h., pero como los aviones volvieron



El *Coventry* lanzando un misil Sea Dart



Volando a 900 Km./h. iban cubriendo la distancia que les separaba del *Coventry* rápidamente, recibiendo fuego con todo tipo de armas, incluidas las portátiles de los infantes de marina ingleses, pero respondiendo también ellos al fuego con sus cañones de 30 mm.



La vista del Teniente 1º Velasco desde su avión atacando el *Coventry*, las señales de agua del centro es el fuego de Velasco contra el Destructor



a ceñirse al mar, el radar los perdió, el misil no los detectó, y pasó por encima del avión de Velasco. Los argentinos empezaron a recibir fuego de los cañones automáticos del *Coventry*.

El avión de Velasco tomó algo de altura para lanzar las bombas y pasó por encima del Destructor *Coventry*, lanzando las tres bombas CL2 de fabricación española de casi 250 kilos. El Alférez Barrionuevo que iba detrás pudo ver cómo dos de las tres bombas explotaban por debajo de la línea de flotación del destructor y la tercera sobre el centro de la nave.

Sin saber si era lo último que diría en su vida, dado la intensidad del fuego antiaéreo, Barrionuevo rompió el silencio radio para decir a su Jefe de escuadrilla el Teniente Velasco, que sus tres bombas habían dado en el blanco y que habían explotado, mientras él mismo pasaba por encima y lanzaba las suyas,

aunque su disparador no había funcionado correctamente logró lanzarlas. Carballo que los estaba oyendo se sumó a las felicitaciones, En tales circunstancias se pronunciaron aquellas palabras de “¡Viva la Patria!”, “¡Viva la Patria!, carajo”, y “*Gringos de mierda*” para referirse a los ingleses.

La conversación está grabada y puede escucharse en múltiples plataformas, incluida en YouTube. Es fácil comprender la tensión de esos hombres en aquellas circunstancias.

Carballo notó que el fuego antiaéreo le había dado y



Los cuatro aviones salieron a escape de regreso a la base de Río Gallegos.

perdía combustible. Efectivamente las esquirlas de las explosiones le habían afectado al depósito de combustible. Pensó eyectarse, pero su segundo el Teniente Rinke se situó debajo del avión y vio, que, si bien perdía combustible, la pérdida no era tan grave como para eyectarse, y podía llegar a Rio Gallegos. La Base le preguntó si quería que le enviaran un Hércules para repostar en vuelo, pero Carballo, después de la inspección de su segundo, sabía que podía llegar a la base y no quería que el éxito de la misión pudiera empañarse porque el Hércules, que nada podía hacer para defenderse de los cazas ingleses, pudiera sufrir un ataque de los Harriers, que en cualquier momento podrían aparecer con ganas de venganza. Ya que estaban los cuatro vivos, era mejor seguir volando y no comprometer en la acción a nadie más.

La alegría de los pilotos era enorme porque al cumplimiento de la misión, y la alegría de estar vivos y de haber destrozado al menos un barco, se unía la enorme dicha de regresar todos los que habían salido.

Fue milagroso que no les pasara nada a ninguno de ellos, ni en esta acción ni en las sucesivas, porque los cuatro sobrevivieron a la guerra, aunque a Velasco llegaron a derribarlo, pero pudo regresar a sus líneas después de una odisea de supervivencia.

Según la versión inglesa, dos de las bombas de Velasco pegaron debajo de la sala de operaciones provocando un enorme incendio, incapacitando a la plana mayor del destructor y matando en el acto a siete oficiales. Allí mismo estaban el Capitán del *Coventry*, Hart Dyke y sus hombres dirigiendo las acciones de radar, fuego y maniobra. El capitán quedó aturdido y de la boca para abajo quemado por la explosión a pesar de la capucha de protección de amianto con la que iban



Secuencia del hundimiento del *Coventry*.
Todas las bajas que había producido estaban vengadas.

equipados todos los tripulantes de los buques de guerra británicos. La tercera bomba sesgó la vida de otros siete suboficiales en la sala de máquinas y compartimentos contiguos. El *Coventry* comenzó a escorarse, y 20 minutos después acabó dando una vuelta campana.

De sus 287 tripulantes, 19 murieron en el ataque, y 30 resultaron heridos de diversa consideración, incluido el Capitán. La tripulación del *Coventry* fue rescatada por la fragata *Broadsword*, y por varios helicópteros que despegaron de los portaaviones.

En esos momentos, en otra batalla, el barco contenedor “Atlantic Conveyor” estaba siendo atacado y destrozado por otra escuadrilla de aviones navales argentinos armados con los formidales misiles antibuque Exocet.

Hemos adelantado antes que la acción de guerra que protagonizaron estos pilotos para neutralizar el piquete de radar que formaba el Destructor *Coventry* y la Fragata *Broadsword*, y que tantas bajas estaba ocasionando, tuvo algo de milagroso.

Es verdad que los pilotos argentinos eran unos valientes, el Alférez Barrionuevo contó luego después de la guerra, que entonces él era un joven alférez que recién había obtenido su título de piloto de combate tan solo unos pocos meses antes de que estallara el conflicto, que él era muy joven, tenía novia pero no estaba todavía casado, pero que no sabía qué le daba más miedo, si el enemigo con todo su potencial o los arrojados pilotos con los que volaba que no se amedrentaban ante nada y que parecían no conocer lo que era el miedo. A él le llamaba mucho la atención que hombres con niños pequeños o con sus mujeres embarazadas se embarcaban en las misiones con la naturalidad como si la cosa no tuviera mayor importancia.



Alférez Barrionuevo con su señora

Es verdad que los pilotos argentinos no sabían lo que era el miedo, o si lo sabían, lo disimulaban muy bien o se lo dejaban en tierra antes de volar, pero concurren en esta misión circunstancias que hacen pensar si la Virgen María no echó sobre ellos su celeste, como su bandera, manto de protección.

Lo digo por varias circunstancias milagrosas que concurren a la vez y que solo pueden calificarse de excepcionales:

- Con un mar de fuerza 4, volando a ocho metros o menos del mar, y con la carlinga empañada de agua que restaba visibilidad (el bioquímico argentino Ernesto Haggi había ideado un producto que aplicado a la carlinga impedía que la costra salina marina se adhiriera a la carlinga transparente de los aviones, pero en esta misión el personal subalterno no lo sabía y limpiaron la carlinga quitando sin saberlo el producto en algunos aviones como el del Capitán Carballo, cuando se dieron cuenta ya estaban volando), lo milagroso es que a esa velocidad de casi 1000 km./h. y con esos vientos el avión no capotara en algún momento y se estrellaran contra el mar.
- Que, al tener conocimiento de la presencia de aviones argentinos, el Capitán del portaaviones *Hermes* ofreció al *Coventry* sus Harriers, pero este declinó el ofrecimiento porque no quería que la presencia de aviones ingleses le impidiera hacer uso de sus misiles, ya que temía que los misiles Sea Dart y SeaWolf que pensaba lanzar a la menor ocasión contra los argentinos pudieran dirigirse contra los Harriers si estos entraban en la zona. Además, para cuando estos pudieran llegar a donde estaba el *Coventry* y la *Broadsword*, quizás hubiera sido tarde. Pero los Harriers podrían haber iniciado una persecución de los aviones argentinos, para lo cual los argentinos carecían de armas y además sin apenas combustible como para gastar más en entablar combate.
- Varias veces el sistema radar del *Coventry* estuvo a punto de hacer captura de posición y objetivo, y no lo logró. Incluso el disparo de uno de estos misiles pasó muy cerca del avión del Teniente Velasco, pero no lo tocó. Cuando el Capitán del *Coventry* quiso volver a lanzar otro misil, el sistema de radar se desacopló, la computadora se apagó y debió ser reiniciada manualmente. Para cuando se recuperó el sistema los aviones argentinos de Velasco y Barrionuevo habían acortado distancia con el destructor y los misiles Sea Dart ya no tenían ángulo y no eran operativos a esa distancia.
- Cuando ya estaban a tiro de los misiles de proximidad “Seawolf” de la Fragata *Broadsword* el sistema informático también falló y se tuvo que reiniciar, este tiempo de reinicio dejó inerte este sistema de armas el tiempo justo para que los argentinos llegaran al cuerpo a cuerpo con las naves enemigas, haciendo verdad el lema de la Grecia antigua que la fortuna sonríe a los audaces.

- Cuando el sistema estaba listo, la fragata *Broadsword* no pudo disparar porque el *Coventry*, que estaba virando, se puso de por medio y la *Broadsword* abortó el disparo.
- El timón de la Fragata *Broadsword* llegó a trabarse (quizás por los efectos de las bombas de Carballo y Rinke), lo que paralizó momentáneamente la maniobra que pretendía.
- Era tal la lluvia de fuego con armas portátiles de los infantes británicos, que resulta milagroso pasar por encima de las naves a pocos metros (para lanzar las bombas) y no ser pulverizado por esa lluvia de balas y proyectiles.

En muy pocas misiones de combate, y menos en una tan arriesgada como ésta, los argentinos lograron volver todos sanos y salvos. El recibimiento en la Base fue apoteósico porque, para cuando llegaron, los observadores argentinos desde las islas ya habían comunicado que el *Coventry* había resultado hundido, y la Fragata *Broadsword* no estaba en condiciones de seguir operando en primera línea. El 25 de mayo de 1982 fue un día negro para la Marina de su Graciosa Majestad.

Durante la Guerra de las Malvinas, la Fuerza Aérea Argentina empleó sus Skyhawk hasta el límite de sus prestaciones. Carecían de electrónica moderna, teniendo que volar a muy baja altura para no ser detectados por los radares británicos. Eran armados con bombas no guiadas de la época de la Segunda Guerra Mundial y no tenían misiles aire-aire para autodefensa. No obstante, lograron hundir el destructor Tipo 42 HMS *Coventry* (D118), la fragata Tipo 21 HMS *Antelope* (F170) y el buque de desembarco RFA *Sir Galahad* (L3005), e infligieron graves daños al buque de desembarco RFA *Sir Tirstam* (L3505), al destructor HMS *Glasgow* (D88) y a las fragatas HMS *Argonaut* (F56) y HMS *Broadsword* (F88). Los pilotos argentinos escribieron en la Guerra de las Malvinas, con su valor y determinación, una de las mejores páginas de la Historia Militar de todos los tiempos.



Este artículo está dedicado a ellos, a la memoria de los pilotos caídos de la Fuerza Aérea Argentina, del Ejército y de la Armada. 🇦🇷

El piloto de Malvinas que, con un avión de 1960 y esquivando un misil, hundió a un poderoso destructor inglés

Mariano Velasco lanzó sus bombas sobre la *Coventry* el 25 de mayo de 1982. Los radares lo habían captado y era blanco de la flota británica. Dos días después, en una nueva misión, su avión recibió un impacto y tuvo que eyectarse. Durante tres días, con un pie morado, tiritando de frío y sin alimentos, caminó hasta encontrar un refugio

Nicolás Kasanzew
Infobae, 27/4/2022

Aquel día el primer teniente Mariano Velasco y el alférez Jorge Barrionuevo eligieron bien las bombas que iban a llevar: las españolas BR-250 de 500 libras. Las de 1000 libras, pensadas para romper pistas y bunkers, penetraban el casco de los buques ingleses y pasaban del otro lado sin explotar. El buen tiempo de ese 25 de



mayo permitía un vuelo muy bajo, lo cual aumentaba el factor sorpresa. No tenían radar altímetro, pero Velasco calcula que se desplazaban a 10 metros sobre el mar.

Velasco divisó al poderoso destructor *Coventry* y a la fragata *Broadsword* a unos 15 kilómetros de distancia, ubicados a la izquierda, a las 10 horas de la esfera del reloj, como definen los pilotos las posiciones. Para hacer el viraje hacia el blanco tenía que levantar su A4B: el radar británico lo captó. Y el piloto reparó en que la proa del buque enemigo se cubría de humareda: le habían disparado un misil. Entonces giró 45 grados a la izquierda, voló bajo durante 15 segundos y luego retomó su curso. Había conseguido despistar al Sea Dart.

- ¿Cómo te diste cuenta de eso?

- Advertí que su traza era divergente, porque se desplazaba oblicuo y yo veía su estela. En cambio, si ves al misil como un punto, es que viene convergente, hacia vos.

El misil Sea Dart había perdido la señal, volaba cabeceando, subía y bajaba. “Era imponente, de varios metros de largo, pasó por mi costado a unos 200 metros”.

Velasco y Barrionuevo observaron cómo sus camaradas Pablo Carballo y Carlos Rinke atacaban a la *Broadsword*, que se mantenía inmóvil. En tanto que el *Coventry* maniobraba frenéticamente tratando de ofrecer la menor figura posible a los cazadores argentinos. “Evolucionaba con una agilidad impresionante, parecía una lancha, al tiempo que nos tiraban con cañones, ametralladoras e incluso fusiles. Los piques levantaban chorros en el agua, salpicaban como una ballena que sale del agua para respirar.”

En un recurso desesperado, los británicos hasta prendieron sus sistemas de iluminación para tratar de entorpecer la visión de los atacantes. Todo fue en vano.

Velasco le pegó al *Coventry* con las tres bombas en la línea de flotación. Las de Barrionuevo, empero, se trabaron.

Velasco le pegó al *Coventry* con las tres bombas en la línea de flotación. Las de Barrionuevo, empero, se trabaron. Y ahí se suscitó un intercambio entre los cazadores que quedará en la historia:



Primer Teniente Velasco a la derecha y Alférez Barrionuevo



El *Coventry* ya escorado y herido de muerte en el Atlántico Sur

Barrionuevo: ¡Dio perfecto usted, señor! Era una CL42. ¡La vi clarito!

Velasco: ¡Huiijaaaaaa!

Barrionuevo: ¡Pegó en la trompa; las tres habían explotado muy bien!

Carballo: ¡Qué golazo, carajo! ¡Eso! ¡Vamos pendejo, vamos pendejo, viva la Patria!

Velasco: ¡A ver como explotó esa puta!

Décadas después, el verdugo del *Coventry* me dice: “No debí haber gritado eso, lo que pasa es que después de una hora de silencio de radio, estalla el micrófono”. En esa circunstancia... ¿quién honestamente podría echárselo en cara?

Además, fue un desquite, aunque Velasco no lo toma así. Esa misma mañana el *Coventry* había derribado los aviones de los capitanes Hugo Palaver y Jorge Osvaldo García y el 9 de mayo abatió a la tripulación del helicóptero Puma de Ejército -Fiorito, Di Motta y Buschiazzo- que trataba de rescatar a los náufragos del pesquero *Narwal*.

Lejos de sentir su misión como venganza, el entonces primer teniente después de la guerra se comunicó con los sobrevivientes del *Coventry* y les expresó tanto su respeto, como sus condolencias. “Yo sólo buscaba destruir el arma”, me aclara.

Esa misma mañana el *Coventry* había derribado los aviones de los capitanes Hugo Palaver y Jorge Osvaldo García y el 9 de mayo abatió a la tripulación del helicóptero Puma de Ejército -Fiorito, Di Motta y Buschiazzo- que trataba de rescatar a los náufragos del pesquero *Narwal*.

En los 20 minutos en que los cazadores llegaron de vuelta al continente, el destructor ya se había hundido. Y sin embargo, los ingleses sostienen haber



Arde el buque británico tras el ataque argentino

El *Coventry* se hunde luego del ataque argentino

sufrido tan sólo 19 bajas mortales. Velasco no lo cree así. “Eran más de 300 tripulantes, es muy raro. Hay gente que no logró salir, se puede ver en las fotos que las balsas no pudieron ser alistadas, muchas están a bordo mientras el buque es una hoguera gigantesca. De todos modos, eso no es lo importante”.

Velasco, se comunicó con los sobrevivientes del *Coventry* y les expresó tanto su respeto, como sus condolencias. “Yo sólo buscaba destruir el arma”, aclara.

- ¿Cómo era volar hacia la flota?

- Hay miedo, pero uno se siente muy cobijado en el avión. Es una fusión hombre-máquina. No se oyen ruidos del exterior, es una burbuja aislada donde uno se siente muy a gusto. Y la adrenalina te da más empuje, más visión, funcionan mejor todos los órganos.

- ¿Y la fe?

- Te daba mucho apoyo para cumplir una misión por una causa sumamente justa. Nosotros teníamos las misas, comulgábamos, estábamos en paz.

- Llevabas un rosario en tu mira...

- Volábamos con el rosario, yo tenía la imagen de la Virgen de Loreto, protectora de los aviadores. Así y todo, cuando de cuatro pilotos volvían dos, era jodido. En mi escuadrón de A4B perdimos 10 aviones, el único que se salvó de los alcanzados, fui yo.

- Un 25 por ciento de bajas...

- Sí, un poco más que el porcentaje del coronavirus...

“Volaba con la imagen de la Virgen de Loreto, protectora de los aviadores. Así y todo, cuando de cuatro pilotos volvían dos, era jodido. En mi escuadrón de A4B perdimos 10 aviones”

El 27 de mayo, con cuatro bombas cada uno, Carballo, Rinke, Velasco y Ossés debían atacar las instalaciones británicas en Bahía Ajax.

Volando sobre el estrecho de San Carlos, “Cobra” Velasco escucha la advertencia de Carballo: “¡Guarda que nos están tirando!”. Y cuando llega a la bahía, un misil pasa entre él y su numeral Ossés. Se apresta a lanzar sus bombas, cuando siente impactos de cañones en el ala y el fuselaje. “Era como si golpearan al avión con un martillo”, compara. Descarga sus mortíferas BR-250 sobre los contenedores, helicópteros y depósitos que ve en tierra, pero su numeral le advierte que tiene fuego en la raíz de su ala izquierda. Al vuelo del intrépido Halcón le ha puesto fin el buque de asalto anfibio Intrepid.

“Eyéctese, Mariano”, lo urge Carballo. El avión puede explotar en cualquier momento, pero el primer teniente, que está volando sobre el agua, prefiere elegir -con parsimonia provinciana- dónde se va a eyectar y a qué velocidad. Pone rumbo este hacia el continente y ve por el espejo retrovisor que hay mucho humo en el ala. Recién cuando está sobre la Gran Malvina, se eyecta y el silencio de la cabina es súbitamente reemplazado por el ruido ensordecedor del motor y de la explosión del cohete eyector.

Descendiendo en su paracaídas, ve como debajo de él explota su máquina. Al tocar el suelo, se tuerce un tobillo y se lastima la columna. “Pero me ordené física y psíquicamente y comencé a caminar”. Lo hace, con el pie morado, tiritando de frío y sin alimentos, durante tres días y dos noches: 45 minutos de movimiento por 15 de descanso. Hasta que llega a un refugio. De ahí lo rescata una patrulla argentina que lo lleva a Puerto Howard, tras lo cual es embarcado en el buque hospital *Bahía Paraíso*.

El 1 de junio de 1982 Mariano Velasco fue rescatado. Se había eyectado y, con el tobillo y la espalda lastimados, tiritando de frío y sin alimentos, había caminado tres días y dos noches hasta que fue hallado.

- ¿Cómo pudiste sobrellevar esa odisea?

- El ser humano tiene fortalezas ocultas que desconoce y que aparecen ante las situaciones críticas de peligro. Sacás fuerzas de donde no tenés. Y algo sobrenatural, que para mí es Jesús Dios, es la brújula que te guía. Sumale el pilar fundamental que es tener una familia. Tenía dos niñas de 3 años y de 10 meses y experimentaba el terror de un padre ante la eventualidad de no poder proteger a su cría. Eso moviliza enormemente.

Velasco habla con una triple tonada: mezcla de puntana, riojana y cordobesa. Este hijo y nieto de agricultores es de Traslasierra, el pago del Cura Brochero.





La escuadrilla de A4B

- ¿La guerra quita caretas?

- Si. Antes de la guerra había unos cuantos que parecían leones y luego se transformaron en palomas.

- ¿No querían salir en misiones?

- Siempre encontraban excusas...

- ¿Cómo fue tu posguerra?

- Algunos mandos se volvieron desmalvinizadores.

- La envidia.

- Y sí. Es que cuando había alguna visita, todos querían hablar con el teniente, el combatiente. Y había superiores que estallaban: "¡Qué tanto Malvinas, dejen de hablar del tema!". Eran los de mala leche, al buen nacido no le molestaba. En vez de nutrirse de la experiencia... Cuando vino a visitarme a Córdoba Neil Wilkinson, el artillero que me derribó, llamé diez veces al Estado Mayor y a la V Brigada, para que aprovecharan lo que él pudiera contar. No me atendían el teléfono.

- ¿Y cómo ves el futuro de la causa Malvinas?

- La causa es irrenunciable. Absolutamente todos los argentinos deben unirse alrededor de ella. Y entonces presionar diplomáticamente.

- Nadie escucha a un país que está desarmado...

- Pues hay que bajar los aviones de Malvinas de las plazas y arreglarlos.

- ¿En serio?

- ¿Por qué no? Tenemos técnicos extraordinarios para hacerlo...

Si David Hart-Dyke, capitán del *Coventry* -quien testimonió que "los argentinos desplegaron su alto grado de destreza en vuelo y su fanático valor",- escuchara estas palabras, probablemente sentiría un sudor frío recorriéndole la espalda. 🇦🇷

A 41 años de la Gesta de Malvinas, Honor y Gloria a nuestros Héroes



Como cada 2 de abril en todo el territorio nacional, se rindió homenaje a los Veteranos y Caídos en la Guerra de Malvinas. Las ceremonias más representativas se llevaron a cabo en la ciudad de Río Grande (capital nacional de la Vigilia por la Gloriosa Gesta de Malvinas) y en Ushuaia.

Sitio Oficial "argentina.gob.ar" - 2/4/2023



Con motivo del 41° aniversario del Día del Veterano y de los Caídos en la Guerra de Malvinas, en la ciudad de Río Grande (isla de Tierra del Fuego) se llevó a cabo un sentido homenaje a nuestros héroes de la gloriosa Gesta del Atlántico Sur.

La ceremonia conmemorativa por parte de efectivos del Escuadrón 62 “Río Grande”, se llevó a cabo en el mo-

numento a los caídos del Escuadrón Alacrán de Gendarmería Nacional.

Presidió el Comandante de la Región VII, Comandante General Favio Waldo Benegas, acompañado por la Señora Ministro de Obras Publicas de la Provincia, Prof. Gabriela Castillo.

Las autoridades presentes, fueron las encargadas de colocar una ofrenda floral para luego rendir homenaje con un minuto de silencio en memoria del personal del Escuadrón Alacrán de la Gendarmería Nacional caído en las islas.

En tanto en la ciudad de Ushuaia representantes de la Gendarmería Nacional fueron los encargados de donar el Pabellón Nacional que flameará en el mástil de Puerto Argentino de la plaza Islas Malvinas durante todo el 2023.

En la noche del 01 de abril, personal de la Agrupación XIX “Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur”, estuvieron presentes frente al templo antiguo de la iglesia parroquial donde se realizó una misa de campaña y bendición del nuevo pabellón Nacional.

Posteriormente, dichos gendarmes trasladaron nuestra insignia Patria hacia la plaza “Islas Malvinas” concretando su izamiento a la hora 00:00 hs del 02 de abril.

En el acto central, en el que participaron autori-





dades gubernamentales nacionales y provinciales, el Comandante de la Región VII, Comandante General Favio Waldo Benegas acompañado por el Encargado de la Oficina de Veteranos de Malvinas de Gendarmería Nacional, Suboficial Mayor (VGM) Jorge Ramón Gómez, hicieron entrega de una placa al presidente del Centro de Excombatientes de Malvinas en Ushuaia, VGM Conrado Zamora. La misma será colocada en la icónica plaza Islas Malvinas.



En la Gesta de Malvinas, la Gendarmería Nacional desembarcó con la firme convicción de velar por la Soberanía Nacional.

En esa muestra de valor, abnegación y amor a la Patria, perdieron la vida el Primer Alférez Ricardo Julio Sánchez, Subalferez Guillermo Nasif, los Cabos Primeros Marciano Verón y Víctor Samuel Guerrero, el Cabo Carlos Misael Pereyra y el Gendarme Juan Carlos Treppo.

Hoy y siempre, Honor y Gloria a nuestros Héroes. 🇦🇷

Prefectura conmemoró un nuevo aniversario de su participación en la Guerra de Malvinas



Durante la ceremonia se colocaron ofrendas florales en honor al personal caído en acción de guerra y, luego, se realizó un minuto de silencio para recordar a quienes dejaron su vida para defender a la Patria.

Con una emotiva ceremonia se homenajeó la heroica actuación de la Institución en la contienda bélica.

Sitio Oficial "argentina.gov.ar" - Publicado el lunes 22/5/2023

El Prefecto Nacional Naval, prefecto general Mario Farinón encabezó la ceremonia de homenaje a la actuación de la Prefectura Naval Argentina en la Guerra de Malvinas, acompañado por la secretaria de Seguridad y Política Criminal de la Nación, Mercedes La Gioiosa, y el Subprefecto Nacional

Naval, prefecto general Jorge Bono, realizada en la Agrupación Albatros, en la localidad bonaerense de San Fernando.

A 41 años de la guerra, conmemoramos un nuevo aniversario del rol de la Prefectura en la Gesta del Atlántico Sur.

Recordamos la heroica labor del personal del Servicio de Buques Guardacostas, del Servicio de Aviación y de la Agrupación Albatros, cuyo personal y equipamiento cumplieron un rol fundamental durante el conflicto de 1982.

Estuvieron presentes el Director General de Administración y Logística, prefecto general Hugo García, el Director General de Seguridad, prefecto general Jorge Kneeteman, el Director General de Seguridad Marítima y Portuaria, prefecto general Fernando Santucci, el Director General de Recursos Humanos y Desarrollo, prefecto general Marcelo Kummer, parte de la plana mayor, el Jefe del Departamento Veteranos de Guerra prefecto mayor (RS) VGM Osvaldo Aguirre, el Encargado General, Veteranos de Guerra de la Fuerza y personal de la Institución.

Además, se entregaron los distintivos “Prefectura en Malvinas” y “Maqueta Guardacostas GC-83 *Río Iguazú*” al Subjefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina en situación de retiro, Vicealmirante (RE) VGM Antonio José Mozzarelli.

Cada 22 de mayo, recordamos el combate aeronaval protagonizado por el guardacostas GC-83 *Río Iguazú* en el que perdió la vida el cabo primero (post mortem) Julio Omar Benítez.

En ese momento, la Prefectura destacó personal y medios marítimos, aéreos y terrestres para recuperar las Islas Malvinas y ejercer su rol de policía de seguridad de la navegación y de los puertos, la salvaguarda de vidas y bienes transportados por buques y sus demás funciones como Autoridad Marítima argentina.

Las palabras alusivas estuvieron a cargo del ayudante mayor (RE) VGM, Sergio Matassa, quien recordó el rol de la Institución en Malvinas y expresó, entre otros conceptos: “Este es un día muy especial, de reflexión. Me emociona ver en esta ceremonia no solo a los protagonistas de esa época sino, también, a las nuevas generaciones”.

Agregó, “Quiero que sepan que estos hombres que fueron a Malvinas fueron capaces de dar la vida por defender la soberanía de nuestro país, escribieron una de las páginas más heroicas de la historia argentina”.

“A nuestros caídos en cumplimiento del deber y a todos los combatientes de Malvinas, gracias por la valentía y por dejar bien alto el prestigio de la Prefectura” concluyó Matassa.



Además, durante el acto central se honró a la Bandera Nacional que fue donada por la Prefectura Naval Argentina y estuvo izada en el Monumento Nacional de Malvinas en Ushuaia, desde el 2 de abril del 2022 al 2 de abril del 2023. En aquel momento, en conmemoración al 40 Aniversario del Conflicto Bélico y que desde ahora permanecerá en la sala que recuerda la participación de la Institución en la Guerra, en el Museo Histórico Central de la Fuerza. 🇦🇷

La heroica historia del guardacostas *Río Iguazú*: así fue el primer combate aeronaval de la guerra de Malvinas



Leonardo González para Infobae

El Guardacostas 83 *Río Iguazú*, esta pequeña embarcación, de 27,6 metros de eslora (largo) 5,3 metros de manga (ancho), con un desplazamiento de 65 toneladas y una autonomía de hasta 1200 millas navegando a 12 nudos, fue destinada – junto al guardacostas *Islas Malvinas* en abril de **1982**, a consolidar la presencia de la **Prefectura Naval Argentina** en el territorio recuperado en su carácter de autoridad marítima nacional. El destino tendría reservado para sus tripulantes una realidad bastante diferente.

El Prefecto Mayor VGM **Eduardo Olmedo**, fue comandante (hasta 1985 así se denominaba a los capitanes de buques guardacostas) de la

emblemática embarcación. Lo acompañaban los ayudantes mayores y también veteranos de guerra **Juan Baccaro** y **José Ibañez**, dos de los **máximos héroes** de la bicentenaria institución policial.

“Yo era **jefe de operaciones** de la división patrullaje de la institución. Cuando llega la orden de alistar dos naves para desplazarnos a **Puerto Argentino**, se me designa por ser el oficial de mayor jerarquía en el sector, como comandante del *Río Iguazú*, mientras quien ejercía ese cargo pasó a ser mi primer oficial, dado que era más ‘moderno’”, recuerda Olmedo. Aquello ocurrió el **3 de abril** de 1982.

Guardacostas Río Iguazú - Tripulación

“La **misión** que se nos asignó fue precisamente llegar a Malvinas para sentar las bases en las islas de lo que se dio en llamar la subprefectura Puerto Argentino. Una vez en el lugar se efectivizaría el rol institucional de **Autoridad Marítima** y se establecerían los límites reglamentarios de control policial en el mar», agrega.

“Tenía 32 años en abril de 1982, el 27 de ese mes cumplí los 33”, señala el ayudante mayor **Baccaro** y agrega: «Era el contraamaestre del **guardacostas**, el suboficial más antiguo de todos los que estaban en Malvinas. Mi función era velar porque el barco funcionara a la perfección en todo sentido, ser el hombre de apoyo del capitán y hacer lo posible para que la tripulación tuviera todo lo necesario”.

“Es de destacar que fue muy importante que quienes eran nuestros superiores se comportaron como pares y constituimos un verdadero equipo de



trabajo. Fue gracias a ese espíritu de **equipo** que pudimos cumplir la tarea que se nos encomendó».

El ayudante mayor **José Raúl Ibáñez**, por su parte, resume los hechos que protagonizó y que lo transformarían en el único marino que logró, desde la cubierta de un buque, **derribar** a uno de los **aviones** más sofisticados del momento, los temibles **Sea Harrier**.

Los hechos En la mañana del 22 de mayo de 1982, hace 37 años, el guardacostas *Río Iguazú* navegaba desde **Puerto Argentino** hasta **Puerto Darwin**. Su misión en ese momento no era policial sino netamente de apoyo logístico a las fuerzas en operaciones. En esa ocasión, la embarcación transportaba a una veintena de hombres del Ejército junto a un par de obuses de 105 mm. En esas circunstancias fueron atacados por dos aviones **Sea Harrier** de la **Royal Air Force**.

Aquel intenso fuego enemigo no solo determinó severos daños en el casco del guardacostas, sino que además hirió mortalmente al cabo **Julio Omar Benítez**, quien operaba una de las ametralladoras con que contaba la unidad.

También, fruto del fuego aéreo resultaron gravemente heridos el contra-maestre **Baccaro** y el cabo segundo **Carlos Bengoechea**.

En el mismo momento, **Ibáñez** intentaba controlar sin éxito una descomunal entrada de agua en la **sala de máquinas** producto de las perforaciones que la **munición británica** había producido en el casco.

“Le aviso por intercomunicador al comandante Olmedo que nada podía hacer. Me responde que abandone la sala de máquinas, que **el buque se hundía**. Cuando salgo a cubierta, veo a mi compañero Benítez mortalmente **herido** en su puesto de **combate**, mientras que Baccaro muy herido, me grita: “Hacelos mierda”. Lo saco a Benítez de su puesto, tomo la **ametralladora** y hago un barrido (una cortina de fuego), le pego a uno de los Harrier y veo que le empieza a salir mucho humo negro” recuerda Ibáñez años después de aquel episodio.

Mientras relata su intervención, simula con sus manos el despliegue de los Harrier sobre la diminuta embarcación. “**Se largaban así en picada**”, grafica.

Según lo que se ha investigado era un capitán de apellido **Batt**. Si bien **Inglaterra** nunca reconoció este derribo, tiempo después del ataque emitió un comunicado informando que Batt había tenido un despiste al aterrizar en el portaviones Invencible, donde murió sin que se pudiera recuperar su cuerpo y su máquina- afirma Olmedo.

Una vez superado este incidente, **Olmedo** decide dirigir la nave contra la costa de Bahía Button. Aunque ya estaban fuera de combate, fueron nuevamente atacados por la aviación británica. Ante esa situación, el comandante ordenó **abandonar la nave**. En primer lugar, lo hicieron los efectivos militares, posteriormente los heridos y, por último, el grueso de la dotación policial.

“Como oficial más antiguo de ambos guardacostas destinados al conflicto me sentí en la obligación de reunir a las dos **tripulaciones** y decirles que íbamos a una **misión peligrosa**. Eran en total 34 hombres e intenté hacerles comprender que si alguno se negaba a ir nadie tomaría represalias contra ellos. **Nadie optó por desembarcarse**. Es un hecho que merece ser destacado”, agrega Olmedo.

Con 72 esquirlas de munición esparcidas por su cuerpo (todavía conserva muchas), el suboficial Baccaro no perdió la aptitud de mando y fue quien indujo a Ibáñez a tomar la metralla de su camarada abatido. Recuerda con precisión que le dijo: “Volteá a ese H de P que viene a atacar a un guardacostas que está defendiendo la **soberanía nacional**”.



Guardacostas Río Iguazú - Tripulación

Para Olmedo, haber tenido que tomar la decisión de abandonar el buque fue, sin lugar a dudas, extremadamente difícil. “Perder un hombre y la nave que se me confió fue durísimo. Había sido un **combate desigual**, las armas de menor calibre que tenían los Harrier eran cañones de 30 mm”, apunta. Al recordar las últimas operaciones antes de abandonar la nave, Olmedo detalla que ordenó **maniobras extremas** a su timonel, sin conocer esas aguas. Su **prioridad** era **salvar a su tripulación**.

Olmedo no quiere dejar pasar por alto el hecho de que los cañones de 105 mm fueron entregados, por lo que considera que su misión en ese viaje se cumplió con éxito.



Commemoración del hundimiento del Río Iguazú

Luego del **abandono** de la **nave** los hombres fueron trasladados a **Puerto Darwin** por la **Fuerza Aérea**. El 27 de mayo fueron trasladados a Puerto Argentino donde permanecieron hasta el fin de las hostilidades. Luego fueron regresados al continente a bordo del rompehielos *Almirante Irizar* que cumplió entonces misiones como buque hospital.

Junto a la labor de los tripulantes del guardacostas **Islas Malvinas**, al trabajo del personal que integraba la subprefectura Puerto Argentino y al marino **Jorge López** (muerto durante el ataque al buque Isla de los Estados), la participación de la tripulación del *Río Iguazú* mereció el más **alto reconocimiento** de parte de las autoridades civiles y militares del país. En **honor** a su desempeño y siendo la primera embarcación que entró en combate, cada 22 de mayo la institución recuerda oficialmente su participación en el conflicto.

“Más allá de estas circunstancias, fuimos exitosos en la ejecución de nuestra tarea principal. El 16 de abril de 1982 constituimos en un viejo galpón, la Subprefectura Naval Puerto Argentino. Los guardacostas enviados a las islas fueron la flecha que lanzó la institución para consolidar la presencia de la autoridad marítima en el archipiélago. Ese día, a las 13 izamos el **Pabellón Nacional** y la bandera con las anclas cruzadas de nuestra **Prefectura Naval**. Cumplimos nuestro deber”, culmina la entrevista a *Infobae* con lágrimas en los ojos el aún activo Ayudante **Mayor Baccaro**. 

Actuación de civiles en la Guerra de Malvinas



El capitán Carlos Benechtrit, que debió cumplir una arriesgada misión en la isla Ascensión. Contempla un barco de juguete que su tío le regaló a los 6 años. Ironías del destino: tiene el mismo nombre que el buque que comandó en los tiempos de la guerra.

Infobae – Diciembre 2022

No muchas personas conocen en nuestro país que durante la guerra por la soberanía en nuestras Islas Malvinas hubo una activa, bastante numerosa y muy importante participación de personal civil en múltiples tipos de tareas apoyando el accionar de las fuerzas militares.

Búsqueda de información, servicios viales, servicios postales, sanidad, engaño electrónico, guiado de aviones de combate, detección de la aviación enemiga (red de observadores aéreos), transporte de elementos logísticos (víveres, munición, equipos y materiales varios) fueron algunas de las varias acciones que abnegadamente desarrollaron.

Este involucramiento permaneció casi en silencio por muchos años. En parte de manera voluntaria por las secuelas psicológicas en algunos casos y en otros por el manto con que se cubrió la gesta desde los sucesivos gobiernos desde 1982.

Hoy esos temores y políticas están quedando atrás y la verdadera historia, con sus claroscuros (como todo hecho humano) está aflorando.

AVEGUEMA presenta sus respetos y admiración a sus Camaradas Veteranos Civiles de Malvinas.

En este artículo se presenta una serie de Televisión que se realizó a fines del año pasado y un extracto del contenido del sitio de Internet desarrollado por “El Centro de Civiles Veteranos de Guerra – Operativo Malvinas” (www.civilesvgopmalvinas.com.ar).

Civiles en Malvinas: misiones secretas, espionaje a la flota inglesa y su rol desconocido en la guerra



De los hombres que hicieron de espías al trabajo de las instrumentadoras quirúrgicas, una miniserie de cuatro capítulos que emitirá la Televisión Pública revela algunos de los aspectos poco conocidos de la guerra de 1982 contados por los propios protagonistas

Adrián Pignatelli - 20/12/2022

CRÉDITO FOTOGRAFÍAS: PRODUCTORA MANDRILA

De la guerra de Malvinas también participaron civiles. Hubo capellanes, estibadores, marinos mercantes, médicos, instrumentadoras quirúrgicas, observadores aéreos, operarios de las Islas Georgias, periodistas, personal civil de las Fuerzas Armadas, pilotos civiles, operadores de radio y televisión, radioaficionados, personal de correo y de vialidad. Ellos también pelearon en el conflicto del Atlántico Sur. Tuvieron sus condecorados y también sus bajas: 15 fallecieron en el ataque al buque *Isla de los Estados*, uno en el buque pesquero *Narwal* y dos en el Crucero *General Belgrano*. Hubo, además, una docena de civiles voluntarios heridos.

Durante la guerra se perdieron el Transporte ARA *Isla de los Estados*; el buque Bahía Buen Suceso; el *Río Carcarañá*; el pesquero *Narwal*, mientras que el Yehuin fue capturado por los británicos.

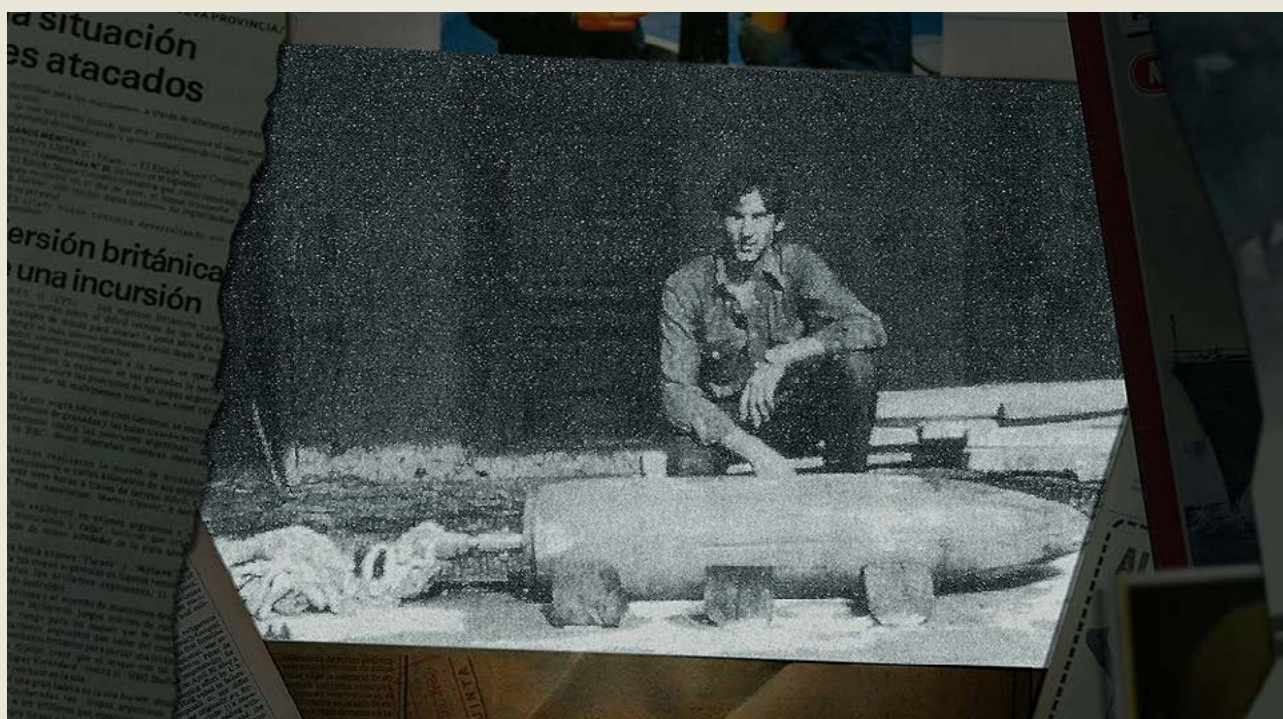
La miniserie documental *Civiles en Malvinas* pone el foco en el papel cumplido por marinos mercantes y por seis instrumentadoras quirúrgicas. Son cuatro capítulos que cuentan, en detalle, arriesgadas misiones en la guerra de 1982.

“Es una forma de dejar un documento para siempre”, destacó para Infobae Matías De Lellis, realizador y productor general. Está al frente de un proyecto cuyo estreno se vio postergado por la fiebre mundialista.



Las marcas del ataque inglés sobre el buque *Río Carcarañá*. La tripulación debió abandonarlo por sus averías

Junto a Nicolás Moro, socio en la productora Mandrila, llevaron adelante un arduo trabajo. Les resultó complicado ubicar a los protagonistas y en algunos hubo que invertir grandes cuotas de paciencia y persistencia para convencerlos de que hablasen de aquellos días de la guerra. “Muchos están aún con una sensación de temor, que los llevan a encerrarse en sí mismos”, explicó el realizador.



La bomba que, por error, fue arrojada al Buque *Formosa*. Quedó en la bodega sin detonar.



Recuerdo de la guerra. Proyectoil de 30 mm, usado en el ataque al *Carcarañá*

El capítulo 1 se denomina “El intruso”. El Río de la Plata, buque de ELMA, al mando del capitán Carlos Benchetrit, había dejado el puerto de Bilbao y se dirigía a Buenos Aires. Por mensaje cifrado, le ordenaron dirigirse a la Isla Ascensión con el propósito de hacer avistajes a la flota inglesa, que ya había puesto proa con destino final al Atlántico Sur.

Benchetrit no salía de su asombro con lo que vio ese 23 de abril por la tarde. Ubicado a una prudencial distancia, más de una docena de buques de guerra se recortaban a lo lejos. Sin demora, por mensaje cifrado, pasó los datos y dejó la zona. Sin embargo, recibió otro mensaje que le ordenaba regresar y tratar de tomar fotografías. Las cosas no serían tan sencillas. Los británicos se dieron cuenta de su presencia y helicópteros comenzaron a sobrevolarlo. Por mensajes de radio ingleses, Benchetrit escuchó que informaban sobre “un intruso”.



Demasiados recuerdos. Norma Navarro en la cubierta del Almirante Irizar, cuarenta años después. (Fotografía Ivy Perrando).

Con la sensación de un inminente ataque, se dirigieron a Montevideo y luego a Buenos Aires, donde entregaron el material a inteligencia naval.

De Lellis registró el testimonio de Benchetrit en 2012. “Hay que tener en cuenta las edades de los veteranos. Dentro de unos años ya no van a estar y es importante contar con su palabra”. El caso de Benchetrit es uno de ellos. Falleció en 2018.

El capítulo 2, titulado “Naufragio en Isla Soledad”, relata las circunstancias de los ataques sufridos a tres buques, dos de ellos mercantes. Uno de ellos fue el *Carcarañá*, nave de carga, de 10.200 toneladas y de 180 metros de eslora, blanco de aviones británicos el 16 de mayo. Averiado, debió ser abandonado por la tripulación. El otro fue el Formosa, un barco de transporte que, en las acciones del 1 de mayo, fue atacado por error por una escuadrilla de aviones A 4 P Skyhawk. Una de las bombas que recibió quedó en la bodega sin detonar.

Doris West, hoy de 92 años, era enfermera civil del Formosa, y ese 1 de mayo estaba bordando en punto cruz en su camarote cuando un violento golpe le hizo volar su trabajo y terminó en el suelo. Corrió para atender a los posibles heridos. Dice que esa noche nadie en el barco durmió.

El tercero, el *Isla de los Estados*, era un buque de la Armada que el 21 de mayo fue atacado por la fragata Alacrity, en la zona del Estrecho de San Carlos. Practicamente estalló cuando proyectiles alcanzaron los depósitos de municiones y combustible. El saldo fue trágico: fallecieron 15 marinos mercantes, tres de la Armada, dos del Ejército, uno de la Fuerza Aérea y otro de la Prefectura Naval Argentina.



Tripulación del
Río Carcarañá,
ya en tierra

El capítulo 3 está dedicado a las seis instrumentadoras quirúrgicas que se anotaron como voluntarias, y que Infobae contó sus historias en sendas notas. Las que dieron testimonio fueron María Marta Lemme, Silvia Barrera, Norma Etel Navarro y María Angélica Sendes.

También se incluye a mujeres de la Marina Mercante que cumplieron tareas en diversos buques, como fue el caso de María Marta Giménez, Mariana Soneira, Marcia Marchesotti y la citada Doris West. Los buques involucrados son el Rompehielos Almirante Irizar, el Formosa y el Canal de Beagle.

Se destaca que, al día de hoy, existen los incrédulos ante el papel cumplido por esas mujeres. “Hay mucha desinformación sobre este punto, y creo que esta serie es un aporte a la cuestión”, consideró De Lellis.

Para el equipo, las mujeres fueron las más difíciles de convencer a que brindaran testimonio. “Son las que quedaron más dolidas por el trato posterior que recibieron”, explicaron a Infobae.

La última entrega, titulada “El señuelo”, está dedicada a los pesqueros *Narwal* y *Usurbil*, que realizaron tareas de inteligencia sobre la flota británica. El *Narwal* fue atacado por dos aviones Harrier en la mañana del 9 de mayo y terminó hundido. Omar Alberto Rupp, uno de los tripulantes, falleció a consecuencias de las graves heridas. Tenía 25 años y hacía un mes que había sido padre. El resto evacuó la embarcación y se transformaron en los únicos prisioneros argentinos del portaaviones *Invencible*.

El helicóptero Puma 505 del Ejército Argentino enviado desde las islas para el rescate de los naufragos, fue derribado por un misil Sea Dart, el primero disparado en toda su historia. Fallecieron en el acto el teniente Juan Carlos Buschiazzi, el teniente primero Roberto Mario Fiorito y el sargento mecánico Horacio Raúl Di Motta.

El otro pesquero, el *Usurbil*, no fue atacado por no estar dentro de la zona de exclusión.

Los marineros del pesquero conservan el recuerdo amargo y hasta hostil del regreso. Por las características de la misión, se les indicó que no hablasen con nadie de lo que habían vivido. Algunos tomaron esto muy al pie de la letra y aún décadas más tarde, costó quebrar ese silencio.

Alejandro Gómez, al que todos conocen como “Cachorro”, tiene una obsesión: la de poder preguntarle a David Morgan, piloto de uno de los Harrier, si hubo una orden explícita de disparar contra las balsas donde ya estaba la tripulación, o si todo fue producto de la confusión y del vértigo del ataque. La productora ya hizo contacto con el piloto, quien se mostró abierto a un encuentro.

Además, la productora viajó a España donde entrevistó a Fernando Otero, tripulante español reconocido como Veterano de Malvinas. Fue el tercer oficial



Cerca de Bahía Blanca, descansa para siempre el *Usurbil*, un barco pesquero que participó de delicadas misiones durante la guerra

de máquinas del *Usurbil* y en una ceremonia celebrada en la embajada argentina de España, recibió en 2017 la medalla del Congreso de la Nación.

Según consignó a Infobae el historiador naval Horacio Vázquez Rivarola, existen 12 españoles reconocidos como veteranos de los 77 que participaron en misiones de guerra ordenadas por la Armada (los que no fueron reconocidos son los que no estuvieron dentro del TOAS aunque hayan realizado misiones de guerra ordenadas por la Armada). Además, hubo otros extranjeros que tuvieron distintos grados de participación.

Dos de los 16 marinos mercantes muertos en la guerra eran españoles: Manuel Oliveira (Finisterre, Galicia) y Rafael Luzardo (Puerto de la Luz, Islas Canarias).

De Lellis destacó que con la mayoría de los veteranos que brindó su testimonio, quedaron en una muy buena relación. Suele viajar dos o tres veces por año a Bahía Blanca a encontrarse con los tripulantes del *Narwal*. También sigue en contacto con varios del *Carcarañá*.

También participaron de la realización de esta miniserie Nicolás Mora en postproducción y música, Juan Novo como productor ejecutivo y Andrés Alvarado en el guión.

Ninguno de los civiles que contaron sus experiencias vieron la serie, que se emitirá por la Televisión Pública los días 20, 21, 22 y 23 de diciembre 2022 a las 22:30 horas. Ellos son los protagonistas, porque también estuvieron en la guerra y tienen historias para contar. 

Centro de Civiles Veteranos de Guerra “Operativo Malvinas”



Del sitio de internet “civilesgopmalvinas@com.ar”

Palabras de su Director

El Centro de Civiles Veteranos de Guerra “Operativo Malvinas”, con sede en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, es una entidad de 1° grado que se creó para agrupar a todos los civiles que, en 1982, tuvieron el privilegio de cumplir con el mandato constitucional de defender a la Patria.

Sus objetivos estatutarios son el permanente homenaje a los 649 Héroes Caídos, la defensa de la Causa, la difusión de la misma, proteger los derechos de sus aproximadamente 400 asociados y promover la unidad del movimiento de Veteranos de Guerra.

Nuestra entidad también cuenta con una oficina en la Ciudad de Mar del Plata, donde los afiliados locales reciben atención permanente.

Por iniciativa de los asociados locales y con la decisión y apoyo de la Comisión Directiva, se construyó en la Ciudad de Mar del Plata, con fondos propios y aportes de algunas entidades del quehacer marítimo y patriótico, un Cenotafio de homenaje y recordatorio con los nombres de todos los Héroes Caídos.

Nuestro lema es “En defensa de la Soberanía Nacional y la dignidad del Veterano de Guerra”.

En este sitio, encontrarán datos, fotografías, novedades, información, antecedentes históricos que esperamos sean de utilidad para entender mejor la problemática sobre el conflicto y sus protagonistas.

Los Veteranos de Guerra de Malvinas de extracción Civil conformamos 13 grupos según las distintas especialidades de servicio:

(Por orden de alfabético):

- Capellanes
- Estibadores
- Marinos Mercantes
- Médicos e Instrumentadoras quirúrgicas
- Observadores aéreos (R.O.A.)
- Operarios de las Islas Georgias
- Periodistas
- Personal Civil de las Fuerzas Armadas
- Pilotos Civiles
- Radioteledifusión
- Radiotelefónicos
- Tele-postales
- Viales

**CENTRO DE CIVILES
VETERANOS DE GUERRA
«OPERATIVO MALVINAS»**
 Bolívar 382 – Piso 10 Of.
 40 – CABA (C1066AAH)
 Whatsapp 11-3144-4046
 (Solo mensajes de texto)
 civilesvg@yahoo.com.ar
 Contacto en Mar del
 Plata - Azopardo 5568 –
 Mar del Plata – Bs. As.
 (B7608HOR)

Su procedencia era mayoritaria de las por entonces reparticiones y empresas estatales, aunque también hay de empresas nacionales privadas.

La gran mayoría fue por presentación voluntaria.

También hubo personal con origen de nacimiento extranjero (europeo, africano, y suramericano).

Según las especialidades, la dependencia operativa durante la guerra correspondió a cada una de las Fuerzas Armadas.

Las bajas de los Civiles en combate por acción del sistema de armas del enemigo fueron de 18 Caídos (15 transporte *Isla de los Estados* – 1 pesquero *Narwal* – 2 crucero *General Belgrano*).

La nómina de los mismos forma parte de los 649 Héroes de la Patria consignados por Ley de la Nación N° 24.950.



Plazoleta Buque Pesquero "Narwal", ubicada en la intersección de las calles Tripulantes del Fournier y Aguado de la ciudad de Mar del Plata



Cenotafio construido por el Centro de Civiles Veteranos de Guerra «Operativo Malvinas» en la Ciudad de Mar del Plata, al cumplirse el 25º Aniversario de la reconquista patriótica de las Islas Malvinas.

En el caso del combate a una unidad, -el transporte *Isla de los Estados*, de sus 17 tripulantes mercantes cayeron 16, (solo 1 sobreviviente civil, -y 1 militar-) una pérdida de vidas prácticamente total.

Es precisamente también esta unidad un caso emblemático de unión de todos los sectores que combatían por la defensa del ejercicio pleno de la soberanía nacional, ya que en su ataque caen juntos miembros de la Armada, del Ejército, de la Fuerza Aérea, de las Fuerzas de Seguridad (PNA), y de la Marina Mercante.

También durante la guerra hubo en los civiles voluntarios 12 heridos de diverso grado por acción de combate del sistema de armas del enemigo.

Los Caídos recibieron Post-Mortem la condecoración de “La Nación Argentina al Muerto en Combate”.

Los heridos recibieron las condecoraciones “La Nación Argentina al Herido en Combate”, “Heridos en Combate”, y “Reconocimiento al Mérito”.

Asimismo, por determinadas acciones durante las operaciones, se recibieron condecoraciones “Al Esfuerzo y Abnegación”.

Los tripulantes mercantes sobrevivientes del ataque al pesquero *Narwal*, fueron llevados al Portaaviones HMS *Invincible*. Allí se procedió a sepultar en el mar, en tradicional ceremonia bajo pabellón argentino, al Contramaestre que había caído en el ataque víctima de una bomba. Los tripulantes del *Narwal* fueron los únicos



Norman Powell, Locutor Nacional, LRA60 Radio Malvinas - 1982

prisioneros argentinos a bordo del portaaviones enemigo.

También, las propias unidades materiales donde se prestaron los servicios recibieron las condecoraciones "Honor al Esfuerzo y Abnegación en Combate", y "Operaciones en Combate".

El Centro de Civiles Veteranos de Guerra

"Operativo Malvinas", con el esfuerzo personal y pecuniario propio, y con el aporte y ayuda de los gremios del quehacer laboral marítimo y otras instituciones patrióticas, construyó un monumento recordatorio de homenaje a los Héroes de Malvinas, consistente en un Cenotafio con los 649 nombres grabados en placas de granito, con los mástiles y banderas de todas las Provincias y Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la bandera de la Marina Mercante Argentina, y el pabellón nacional, y un centro con las islas en chapa relieve. El mismo se erigió en la Ciudad de Mar del Plata, en la plaza "Pesquero Narwal" del parque ubicado en las calles Aguado y Tripulantes del Fournier, zona portuaria de Peralta Ramos. Allí, siempre flamean las banderas al tope de los mástiles, y todos los años en un acto cívico-militar el Centro rinde homenaje a sus Camaradas Caídos.

Algunas obras específicas sobre los civiles contienen diversas vivencias y testimonios, con documentos y fotografías. Citamos:

- "Civiles por Malvinas", de Jorge Muñoz, (Edit. Cruz del Sur, Bs.As., 1984)
- "Misión Cumplida – Epopeya de los buques mercantes en la Guerra de Malvinas", de Jorge Muñoz (Edit. Epopeya, 1ªedic. Bs.As, 2000 – 2ªedic., BsAs., 2009).
- "Una Gaviota en Malvinas", de Lucio Eduardo Mansini (Edit.Halcon Cielo, Bs.As., 1994)
- "Protagonistas mudos", de Daniel Spataro (Edit.El Escriba, Bs.As., 2011)
- Obra inédita: "Rumbo 105, Malvinas", de Argentino Mercante. (Bs.As., 1999)

También en las obras generales, pueden encontrarse diversas referencias al accionar de los civiles, a modo de ejemplo: "Compilación Malvinas", de Joaquín A. Boccazzi (Edic.Graficas Sur, Bs.As., 2004).

Centro de Salud de las Fuerzas Armadas en Buenos Aires

Ubicado En la Avenida Cabildo N° 381 de la Ciudad Autónoma de Bs As, teléfono +540114777-3798, el Centro cuenta con distintas especialidades con el objetivo

de brindar una atención integral de las problemáticas que aquejan al veterano y sus familiares, producto del conflicto bélico de 1982 y que aún hoy producen secuelas como stress, ansiedad, angustia, etc. Para ello el Centro cuenta con un equipo de profesionales que cubren el área de Psiquiatría, Psicoterapia individual, grupal y de familia, Servicio social, Counselling, Terapia ocupacional, Musicoterapia y Nutrición.

También cuenta con espacios de terapia grupales, como el de Hospital de día, talleres terapéuticos especiales, promoviendo la apertura a una experiencia comunitaria, abriendo la posibilidad de formar nuevos lazos y vínculos sociales.

Entre las actividades del Centro el Departamento de investigación y docencia de grado y posgrado, organiza seminarios, ateneos, espacios de supervisión, promoviendo la formación de nuestros profesionales y realizando intercambios con otras instituciones.

REQUISITOS PARA LA AFILIACIÓN DE LOS VGM AL INSSJP-PAMI

1. Presentar el primer recibo de sueldo de la Pensión Nacional.
2. Presentar el DNI
3. Tener actualizado el domicilio
4. Con lo mencionado presentarse a la Agencia ó Delegación (UGL) de PAMI que corresponda según su domicilio actualizado

Nota: Los VGM pueden tener más de una Obra Social o sea que pueden tener PAMI y otra que le hayan dado por su trabajo etc.

Ejemplos:

En Capital Federal: Existen 10 Agencias que dependen de la UGL 6. Si el VGM vive en Ramón Falcón 2500 le corresponde la Agencia 6. La UGL 6 se encuentra en Tucumán 753 - 10° P.

En el país: Hay 36 UGL (Delegaciones) en todo el país. Si el VGM es de Santiago del Estero le corresponde la UGL 19.

CENTRO INFORMACIÓN TELEFÓNICA PARA VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS (VGM)

El Ministerio de Defensa habilitó el Servicio Gratuito de Información Telefónica para brindar atención personalizada a los VGM (Veteranos de Guerra de Malvinas); responder y derivar adecuadamente consultas y solicitudes.

0800-666-4584

EMERGENCIAS PSIQUIATRICAS, PSICOLÓGICAS, MEDICAS E INFORMACIÓN EN GENERA PARA VETERANOS Y SU GRUPO FAMILIAR

Atendido por Veteranos las 24 hs. Los 365 días del año

teléfono gratuito: 0-800-9998348

Depende del Min. de Salud de la Pcia. de Bs. As. Dep. de Salud Mental

TRÁMITES POR PENSIÓN EN PROVINCIA DE BUENOS AIRES - PENSIÓN

Dr. Claudio LUJÁN (Abogado U.B.A.)
Salta 297 - CABA. Tel.: 011-15-4170-8304
Email: claudiolujan1960@gmail.com

DENEGADA RESARCIMIENTO HISTÓRICO - RECLAMO 1305/12

La Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, NO OFICIARÁ DE INTERMEDIARIO
entre el letrado y el damnificado.

El trámite y las comunicaciones entre ambas partes es a nivel personal.

Pago cuotas sociales en otra sede

Se solicita que los Señores Socios que efectúan depósitos de su cuota social en delegaciones de la MUPIM o en sucursales del Banco Nación, informen a esta Asociación una vez realizado el mismo, para poder efectuar las anotaciones correspondientes.

Sr. Asociado

***Mantenga actualizados sus datos, teléfono, dirección y E-mail,
en nuestra sede central, para poder brindarle un mejor servicio***

Se ha detectado que una importante cantidad de socios no registran la actualización de su cuota social. Si Ud. verifica tal hecho en su boleta de haberes, recibo del ANSES, o no tiene su cuota al día en caso de pagar en efectivo, le solicitamos que para regularizar la situación se comunique con nuestra administración de lunes a viernes de 09:00 a 13:00hs en: Uruguay 654 p.4 of.403 – CABA – TEL: (011) 4373-5440.-



117 años junto a sus asociados.

Tradición, Innovación,
Confianza y Pertenencia

Ser parte tiene sus beneficios

Acceda a un mundo de servicios mutuales, con la confianza y experiencia que nos avalan.

0810-222-7678 - www.smsv.com.ar



Sociedad Militar Seguros de Vida - Institución Mutualista Av. Córdoba 1674 CABA, Cuit: 30-52751673-7 Cuit. Ley 22.802 - 26.361. Resol. 789/98. Mercosur 45/06

Conozca MUPIM y su red de Beneficios

Beneficios incluidos en el valor de la Cuota Social



- Para su Familia
- Para la Educación
- Para su Salud
- Adjudicaciones directas por sorteo
- Para cursos que se realizan en las FF.AA. y de Seguridad en el país
- Para adquisición de materiales de estudio
- Mediación: Centro de Resolución de Conflictos por Medios Alternativos
- Gestoría Militar
- Albacea Institucional
- Gastos de reubicación por cambio de destino y/o pase a retiro

Además de otros Beneficios y Servicios a los que se puede acceder en condiciones particularmente ventajosas.

Sede Central: Uruguay 656, (1015) Capital Federal

• Tel.: (011) 4371-2400/2444 4374-5779

• Fax: 4372-5766 • E-mail: info@mupim.org

Filiales, Delegaciones y Representaciones Especiales en todo el territorio nacional.

Cuando decimos que estamos cerca es porque realmente lo estamos.

Creemos en una Argentina de oportunidades, invirtiendo gran parte de nuestros activos en la búsqueda de un país exitoso, más justo y equitativo para todos.

Con más de 495 Centros de Atención, 1.130 Cajeros Automáticos y 885 Terminales de Autoservicio para estar cerca de millones de argentinos.



Macro

Tu Banco cerca, siempre

La Gaceta Malvinense

www.aveguema.org.ar